

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
SEGUNDO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 708 DE 1996

ABRIL DE 1996

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

PUENTE COLONIA - BUENOS AIRES

Versión taquigráfica de la sesión del día 16 de abril de 1996

A S I S T E N C I A

Preside	:	Senador Sergio Chiesa
Miembros	:	Senadores Dante Irurtia y Albérico César Segovia
Asisten	:	Miembros de la Comisión de Medio Ambiente, Senadores Nahum Bergstein, Alberto Cid, Jorge Gandini, Reinaldo Gargano y Luis A. Heber; y Miembros de la Comisión de Vivienda y Ordenamiento Territorial, Senadores Celia Barbato, Carlos Garat y Wilson Sanabria; Senador Carlos Julio Pereyra; Prosecretaria del Senado, Quena Carámbula y Secretario de la Comisión de Vivienda y Ordenamiento Territorial, Luis Berruti.
Invitados especiales	:	Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres, Integrantes de la Comisión Binacional, ingeniero José Serrato, ingeniero Enrique Penadés, arquitecto Carlos Mautone, Capitán de Navío (R) Alfredo Gericke y doctor Ricardo Gorosito
Secretario	:	Julio Méndez Vila
Ayudante de Comisión	:	María Cecilia Fernández

cn.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 15 minutos.)

Damos la bienvenida, en nombre de las Comisiones de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenamiento Territorial y Transporte y Obras Públicas, al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Cáceres, y a los integrantes de la delegación uruguaya ante la Comisión Binacional del puente Colonia-Buenos Aires, encabezada por el ingeniero José Serrato, quienes nos podrán informar sobre los avances del proyecto regional sobre el que se ha venido trabajando intensamente.

SEÑOR MINISTRO.- Es un gusto para nosotros estar aquí presentes en este nuevo Período Legislativo, iniciando el trabajo de este año con la presentación de este proyecto que, probablemente, representa la obra más importante de este siglo y que con el ingeniero Serrato muchas veces denominamos "puente entre dos siglos". Seguramente, este puente es mucho más que una obra física, ya que permite profundizar la relación entre Colonia y Buenos Aires.

Como todos recordamos, hace alrededor de treinta años se instauró el primer ferry entre estas ciudades. Hoy en día tenemos alrededor de tres o cuatro "ferries" lentos y otros tantos rápidos en la temporada, que cumplen varias frecuencias diarias. Además, tenemos unas ocho unidades de transporte rápido exclusivamente para pasajeros. Todo esto demuestra que el puente fluvial ya es una realidad. En los últimos treinta años también se ha desarrollado un puente aéreo en la zona, es decir, un servicio aéreo entre Colonia y Buenos Aires. En definitiva, están cambiando las formas de comunicación, pero el mercado ya existe. El puente proyectado no implica descubrir nada nuevo, pues no será la razón del conocimiento de nuestras costas, de nuestros países, sus potencialidades turísticas y su calidad de vida.

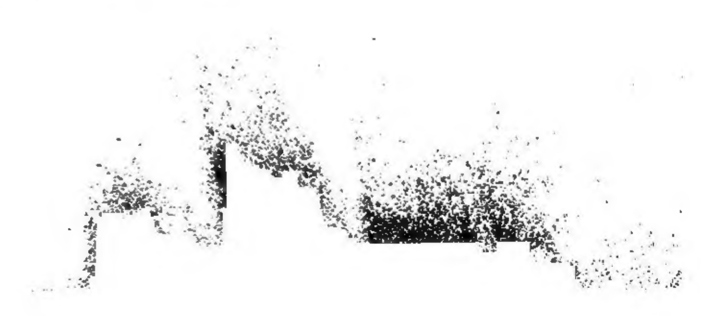
cb

Este puente no será el elemento que permita que la sociedad argentina pueda invertir en el Uruguay, cosa que ha venido haciendo desde hace muchos años. No obstante, seguramente esta obra potenciará las capacidades del país y el uso intensivo de la inversión. Asimismo, permitirá que el Uruguay pueda tener un mejor emplazamiento dentro del contexto regional del MERCOSUR. Como es evidente, el gran relacionamiento comercial dentro del área entre Brasil y Argentina se puede hacer hoy en día por Uruguayana y Paso de los Libres, donde existe una sola frontera, o a través de nuestro país.

Si queremos atraer el comercio y, en función de lo que significa una vía de transporte asociada a él, tenemos que complementar el proceso que ya está desarrollando Brasil sobre los cordones litorales --asociados normalmente con la población y la localización del producto bruto-- con el otro gran mercado regional, que es el de Buenos Aires. Por lo tanto, además del enfoque estrictamente rioplatense, este puente puede contemplarse desde este otro punto de vista.

En estos últimos tiempos, este proyecto ha cobrado, por un lado, solidez técnica, a raíz de los estudios que se han realizado, que seguramente serán expuestos luego por los integrantes de la Comisión Binacional y, por otro, solidez política, ya que representa la voluntad de los dos gobiernos. Entendemos que esta solidez política necesariamente debe ser apuntalada desde todos los niveles, no sólo desde los Poderes Ejecutivos, sino también desde los Parlamentos y las opiniones públicas de los países respectivos. Creo que este es el gran tema que debemos abordar en el presente año. Estamos a punto de contar este año con las voluntades de los Poderes Ejecutivos materializadas en notas reversales que establecen el llamado a precalificación de firmas, fijando las cabeceras en función de resultados obtenidos por medio de estudios técnicos; dichos estudios establecieron la necesidad de tramitar frente a los respectivos Parlamentos los tratados correspondientes y también la dilucidación de

cb



algunos temas de carácter sedimentológico, planteados en relación con el Río de la Plata. Pero esa voluntad no será suficiente y deberá ser acompañada por esas otras voluntades a las que recién hicimos mención; es decir, las que existen a nivel parlamentario y las de la opinión pública, a fin de que todo este proceso transcurra de la mejor forma.

Tenemos la expectativa de realizar durante el mes próximo la convocatoria a la precalificación de firmas y esperamos que, paralelamente, se puedan procesar en el transcurso de este año los temas antes mencionados, o sea los tratados y el proceso licitatorio, de tal forma que sobre el final del año se pueda estar haciendo la efectiva licitación y se inicien las obras en el año próximo. De esa manera, las obras podrán estar encaminadas para los primeros años del siglo venidero.

Es para nosotros una gran satisfacción estar trabajando para esta Comisión que, además, tiene uno de los méritos sobre los cuales debemos aprender en relación con la institucionalidad del país. Me refiero al hecho de haber contado con una Comisión que toma un tema, se integra con personas que se identifican con él y que a lo largo de distintos períodos lo profundizan, sin verse obligadas a esas naturales mutaciones que a menudo suceden en nuestras instituciones. Eso ha fortalecido el tema del puente, a la Comisión y, fundamentalmente, al Uruguay en el contexto de esta relación bilateral. Ese es uno de los principales comentarios que me merece la gestión de esta Comisión a lo largo de estos años.

Quiero rescatar dos temas que considero muy importantes desde un punto de vista conceptual, en el marco de un proceso que va a acontecer en los próximos meses. Me refiero a las garantías jurídicas para las concesiones y a la transparencia en los procesos. Se trata de dos condiciones básicas para este proceso de libertad que se vive en el mundo a finales de este siglo, en donde justamente las sociedades y los

cb

gobiernos buscan todas las herramientas disponibles para poder financiar infraestructuras y ayudar al desarrollo. Esa libertad hace que hoy estemos recurriendo al capital privado y también al público. Muchas veces da la sensación de que la iniciativa y el capital privados son protagonistas nuevos de la sociedad, pero seguramente se encuentran entre los más viejos, ya que existen desde mucho tiempo antes que los propios Estados. En este contexto la iniciativa y el capital privados requieren seguridades jurídicas que son básicas. Nadie vendrá a invertir miles de millones de dólares si no cuenta con seguridades desde el punto de vista jurídico. En ese sentido, el inversor debe tener la tranquilidad que en este país podrá remitir sus ganancias, que tendrá libertad de cambio y que el príncipe no actuará sobre la realidad modificando las condiciones que dieron origen al contrato.

Esas son seguridades importantes que acotan el riesgo que está más allá del comercial, que es aquel que normalmente el capital debe asumir.

Por otro lado, quiero referirme a la transparencia como una base fundamental de este proceso. Pienso que nadie invertirá miles de millones de dólares si no está seguro de que tendrá un trato igualitario con los oferentes, que existe un buen manejo de la situación y que el acceso a la información será el mismo para todos. Todos estos elementos integran el concepto de lo que es la transparencia.

Estos dos conceptos deberán estar en un primer lugar, tanto en la labor de la Comisión como en el trabajo que desarrolle el Parlamento en la aprobación de este Tratado, porque en este mundo en el cual se ha abierto la infraestructura al sector privado, ellos son requeridos por los concesionarios y los organismos multilaterales que también integran estos procesos, al tiempo que son concedidos por los Estados.

A continuación, me parece que lo más conveniente es

cb

ceder el uso de la palabra al ingeniero Serrato y en ese sentido consulto al señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Serrato.

SEÑOR SERRATO.- Tal como lo manifestó el señor Ministro, consideramos muy importante esta reunión, en la que contamos con la presencia de una calificada delegación de las Comisiones respectivas. Creemos que el hecho amerita profundizar en todos estos temas relacionados con la obra del Puente y es por ello que apenas iniciado este Período Legislativo nos ha parecido oportuno --en ese sentido, el señor Ministro nos ha dado varias indicaciones-- concurrir a la Comisión para informar sobre los avances que se han producido en los últimos tiempos. Recuerdo que en el mes de julio del año pasado comparecimos ante esta Comisión del Senado por este mismo asunto.

Antes de continuar, quisiera indicar que nos acompañan en esta reunión los integrantes de la Comisión Nacional del Puente Colonia-Buenos Aires, el arquitecto Mautone, el capitán Gericke, el ingeniero Penadés y el doctor Gorosito. Y del caso es que nos pareció hacer una presentación en imágenes de este proyecto. Se trata de una muestra complexiva del tema tanto binacional como nacional y desde los puntos de vista técnico y jurídico. En primer término, realizaré una brevísima descripción de la obra.

Como se sabe, la misma está en proceso de selección --es una de las decisiones que se tomará luego de las firmas de las Notas Reversales-- sin embargo podemos decir que el puente sería un largo viaducto sobre el río de aproximadamente 41 kilómetros de longitud; a la vez, se construiría un puente sobre el canal de navegación principal y otro sobre el secundario. Las trazas que se estudiaron son las cinco que se plantean en el proyecto. En definitiva, la consultora que realizó las recomendaciones correspondientes estableció que, por distintas circunstancias, la más

cb

adecuada, tanto desde el punto de vista técnico como de la construcción de las obras, del medio ambiente, del tráfico y de la navegación, era la traza que une la zona de Punta Lara --región que cubre cuatro o cinco kilómetros a lo largo del río, cerca de La Plata-- con la de Colonia. Luego, veremos más en detalle las ubicaciones, sobre todo del lado uruguayo.

Como antecedentes, tenemos la creación de la Comisión Binacional en el año 1985, el estudio de prefactibilidad en el 1987, el estudio de impacto realizado por la Comisión Nacional Uruguaya en los años 1991-1993 y el estudio binacional de factibilidad en los años 1994-1995. El estudio de prefactibilidad indicaba que el puente era técnicamente viable de acuerdo a procedimientos comunes y que los resultados de la actividad económica y financiera eran auspiciosos. Se señalaba la diferencia de la rentabilidad económica, que es la que se produce a nivel de los países, y la financiera que es aquella que se produce a raíz de la obra, tomándola como un emprendimiento aislado. Después de este trabajo la Comisión se abocó a un estudio de impacto en el medio ambiente físico y socioeconómico, que tenía como objetivo fundamental identificar y analizar los efectos previsibles que la obra ocasionaría en el territorio nacional para, de esa forma, diseñar medidas que maximicen los efectos positivos y compensen los negativos. Por supuesto que estamos haciendo, en este sentido, una breve síntesis puesto que los ejemplares del documento correspondiente lo hemos entregado a la Secretaría de esta Comisión ya en julio del año pasado.

Este trabajo determina que el impacto de la construcción a nivel nacional significa un aumento del Producto Bruto Interno en U$S 423:000.000 y un aumento de la inversión en U$S 316:000.000. Por otra parte, en cuanto al departamento de Colonia se estableció que se generarían 3.089 puestos de trabajo. Asimismo, el impacto en el año 2.015, es decir, a mediano plazo --transcurrido sólo 20 años-- daría como resultado un aumento en el PBI de U$S 4.059:000.000 y un

aumento de la tasa de crecimiento del PBI del 1.4% sobre el porcentaje histórico del 1.9% que se había producido en los años anteriores. Este trabajo fue realizado mediante el análisis realizado por los técnicos del Instituto de Economía de la Universidad de la República, es decir, de la Facultad de Ciencias Económicas, y se tomó como base un estudio realizado en 1990 para saber qué expectativas presentaba la inserción de la UTE en el MERCOSUR. Dicho trabajo determinó una matriz de insumo- producto que fue la que se sustrajo para este estudio posterior. Quienes lo realizaron fueron los economistas Barrenechea, Porto y Míguez.

En cuanto a los impactos sectoriales -- específicamente en el sector agropecuario-- se observó un aumento de la producción hortifrutícola hacia el mercado de Buenos Aires. En cuanto al sector industrial --y reitero que estoy haciendo una breve síntesis, puesto que en el documento que está en vuestro poder, que consta de mil y tantas páginas, esto está mucho más detallado-- se prevén nuevas localizaciones industriales en la zona de Colonia por mejoras en ese sector. En el sector servicios, se estipulan oportunidades de inversión debido al flujo de tránsito. En cuanto a la población, se tuvo en cuenta que los impactos demográficos son siempre de largo aliento y difíciles de cuantificar. Los estudios realizados por los técnicos de la Facultad de Ciencias Sociales en convenio con la Comisión del Puente Colonia-Buenos Aires, a través de la Universidad de la República --en un Acuerdo-Marco que ya lleva más de seis años-- determinaron que en el año 1995 la población ascendía a 9.900 personas; que en el año 2.001, que sería el comienzo de la construcción del puente, alcanzarían a 36.000; y que en el 2.015 habría un crecimiento de 102.800 personas.

En lo que respecta a los impactos sociales se estableció, lógicamente, un aumento en el número de alumnos, en las necesidades de salud, así como también un riesgo de pérdida en la identidad cultural, y disminución de la inseguridad personal. Todos estos temas estuvieron

explicitados con mucho mayor detalle en el trabajo que se presentó en julio del año pasado en esta misma Comisión.

En el ámbito patrimonial se visualizan los distintos impactos en los aspectos históricos, arquitectónicos, urbanísticos y arqueológicos, en los que se produce, lógicamente, una amenaza de deterioro, por lo que se determinan ciertas medidas. A partir de las recomendaciones de estudio de impacto se han desarrollado varias líneas de acción. Por otra parte, de un análisis conjunto con la Intendencia Municipal de Colonia y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente de las áreas problemáticas en la microregión de Colonia se obtuvo, fundamentalmente, lo que se denomina "la media luna", que comprende al departamento de Colonia, al de San José y una zona del departamento de Soriano, es decir, la zona de influencia más cercana. Sin embargo, en el departamento de Colonia se encuentra lo que se ha denominado la microregión, que abarcaría un círculo con su centro en dicha ciudad y un radio de 50 kilómetros. En este sentido, el doctor Gorosito que cumple funciones como Director de Ordenamiento Territorial realizará una exposición sobre la temática que ha manejado dicha División en cuanto al Puente y su zona de influencia.

Se ha hecho, además, un convenio con la Facultad de Ciencias Sociales para hacer un seguimiento sociológico de la opinión pública sobre este proyecto. Aquí se incluye un relevamiento a través de un formulario bastante detallado que se procesa a nivel de los departamentos de Colonia, Paysandú, Maldonado y San José, elevándose el número de casos a 800; la idea es hacer lo propio en Montevideo. También se ha firmado un convenio con la Facultad de Humanidades y específicamente con el Departamento de Arqueología, puesto que pensamos que es muy importante el impacto en el ambiente. En este sentido, se ha comenzado a procesar, a través de un segundo contrato, un relevamiento arqueológico del área de fundación del Puente Colonia-Buenos Aires con las

consiguientes recomendaciones que puedan surgir de ese estudio.

En cooperación con el Gobierno de Francia efectuamos un programa de difusión y promoción del proyecto. Para ello contamos con expertos de Eurotúnel --es decir, el túnel bajo el Canal de la Mancha-- y más específicamente, con la asistencia de su ex Directora, quien en el mes de mayo viene a nuestro país para realizar un programa de comunicación con la población de los distintos aspectos de la obra. Una primera medida que vamos a tomar, además de la asistencia que se nos brindó para elaborar un folleto con el cometido de difundir el proyecto del Puente, es la de realizar un concurso de pintura --contamos con la iniciativa del señor Ministro-- entre los alumnos de Primaria y Secundaria del departamento de Colonia. Esta iniciativa nos ha parecido muy interesante, y para ello contamos con la experiencia de Francia, que nos brinda su cooperación.

Por otra parte, nos estamos planteando la aplicación del procedimiento de grandes obradores --a lo que los franceses denominan "grand chantier"-- aprovechando la experiencia francesa en la realización de obras, lo que incluye las previsiones de vivienda, educación y salud para los trabajadores que van a participar en este proyecto. El procedimiento de "grand chantier" incluye un seguimiento de los trabajadores de la zona con el objetivo principal de darles la máxima ocupación. A este respecto, junto con autoridades de la UTU, estamos promoviendo un relacionamiento que luego vamos a explicar. Reitero que el primer objetivo de este procedimiento es que la mayor cantidad de trabajadores del proyecto sean de la zona, de modo de evitar la problemática que significa el traslado de la familia de los obreros, etcétera. Este procedimiento implica tomar una serie de medidas complementarias. Como en la zona no va a estar capacitado todo el personal que necesita la obra, estamos tratando de que los trabajadores nacionales que concurran a la zona tengan un adecuado recibimiento en lo que

tiene que ver con el tema de la vivienda, educación, salud y recreación para el obrero y su familia. Estamos partiendo de la base de que una de las condiciones del procedimiento licitatorio es que los trabajadores uruguayos y argentinos se van a repartir por mitades. En una instancia final pensamos capacitar al personal para que una vez terminada la obra pueda enfrentar nuevas tareas. Este es un importante factor a tener en cuenta en el proceso de desarraigo posterior a la terminación de las obras, y para ello contamos con algunas iniciativas. Sobre este punto pensamos conversar no sólo con los empresarios nacionales, sino también con los representantes del PIT-CNT y del SUNCA, porque pensamos que estas medidas deben contar con el acuerdo de los trabajadores. A este respecto, hemos consultado a la señora Ministra de Trabajo y Seguridad Social sobre la posibilidad de generar un fondo con aportes de los trabajadores y de la propia empresa para apoyar a los obreros cuando se opere la desvinculación con la empresa, tratando de evitar así mayores inconvenientes.

Asimismo, contamos con un relevamiento sobre la situación actual de los centros poblados del departamento de Colonia, a los que hay que activar. Este proceso no intenta concentrarse en un solo lugar, sino que pretende observar la receptividad de los trabajadores de las distintas ciudades del departamento. El proyecto prevé su traslado a cargo de la empresa constructora, en un radio de aproximadamente cincuenta kilómetros, evitando concentrar al personal en la zona de la obra y utilizando las estructuras existentes. Por esta razón, hemos efectuado un convenio con el ITU, de la Facultad de Arquitectura, de manera de tener un relevamiento de los terrenos particulares y del Estado, los que se podrían destinar a la construcción de viviendas para los trabajadores por parte del concesionario.

En otro orden de cosas, dentro del procedimiento de grandes obradores, se está intentando --precisamente, hemos conversado con las autoridades de la Universidad del Trabajo

sobre este tema-- identificar las necesidades de formación técnica e instrumentar los programas de capacitación necesarios de acuerdo con los requerimientos del proyecto que se llevará a cabo en el departamento de Colonia. Este aspecto forma parte de la capacitación del personal de este departamento a los efectos de minimizar la cantidad de traslados.

Con respecto al área que afecta a la cabecera del Puente, estamos a la espera de las Notas Reversales que confirmen su ubicación. En este sentido, el programa incluye un programa de acondicionamiento de las zonas de las cabeceras y determinación de los padrones afectados. Precisamente, entre ellos existe un área de aproximadamente 200 hectáreas --que pertenece a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica-- donde se ubica el Aeropuerto de la ciudad de Colonia, el que va a tener que ser trasladado.

Hemos mantenido conversaciones con el Banco Hipotecario del Uruguay para crear una cartera de tierras que cubra los requerimientos de vivienda para la actividad de la empresa constructora, sin perjuicio de que luego se extienda para futuros proyectos. De esta forma se pretende controlar la especulación que se produciría si fuera totalmente libre la zona donde se ubica la cabecera y el área circundante. Esta etapa implicaría la utilización de viviendas que actualmente están disponibles y que el Banco Hipotecario tiene dificultades para su colocación. En este momento estamos en una etapa de relevamiento para que el Banco Hipotecario apoye la creación de una cartera de tierras para construir viviendas a los trabajadores. Se piensa en el reciclado de las mismas al terminar las obras, dado que quedarían libres. Lo que se intenta es evitar lo que ocurrió, por ejemplo, en la construcción de la Represa de Palmar --situación que conozco personalmente-- donde de las aproximadamente 200 viviendas hay una gran mayoría que no se utilizan, porque la demanda de trabajo en el pasado era mucho mayor que la

actual. Por lo tanto, estamos intentando que las viviendas que ocupen los trabajadores de este proyecto puedan ser readecuadas para atender el crecimiento de las distintas ciudades del departamento de Colonia.

El estudio de factibilidad fue realizado, mediante un proceso licitatorio --dentro de las normas dictadas por el Banco Mundial-- por un consorcio liderado por tres firmas estadounidenses: "Louis Berger", que es una empresa de ingeniería y de transporte, "Bear, Stearns and Co.", que es un Banco de inversión, y "Latham and Watkins", que es un estudio de abogados. Asimismo, obligatoriamente debía haber participación de firmas argentinas y uruguayas. ¿Por qué se conjuntaron estas tres firmas cuando lo normal es realizar licitaciones separadas? Nos pareció importante --y esto fue aceptado por todos los consultores-- que el proceso licitatorio fuera unificado y que hubiera un responsable único para que no quedaran espacios vacíos en las interactividades que se deben cumplir entre las áreas financiera, legal y técnica.

Las conclusiones principales de la primera fase del estudio fueron que se recomendaba continuar con el análisis de la segunda fase, dada la factibilidad técnica, económica y ambiental obtenida y la posibilidad de financiamiento por parte del sector privado. El costo de la obra para cuatro sendas --dos de ida y dos de vuelta-- es de aproximadamente U$S 1.018:000.000. Al respecto, se determinaron los estados económicos en la Traza A --que fue la seleccionada por el consultor-- en un escenario económico medio y en función de distintas variables. Fundamentalmente, la TIR --tasa interna de retorno económico, es decir, la que significa un beneficio económico para los países-- varía entre 16,4% y 28%, según el valor del peaje. Lógicamente, cuando el peaje es más bajo, mayor es el beneficio económico por cuanto se genera un mayor tráfico y cuando comienza a subir, baja el beneficio económico pero, inversamente, aumenta el financiero. Un proyecto económicamente rentable tiene, según las normativas

[redacted]

de la política económica del Gobierno desde hace tiempo, una TIR superior al 12%. La TIR, o sea, la tasa de retorno financiero para un capital propio del 30% varía entre 19% y 42%, según el escenario económico y el nivel de peaje. En ese sentido, Bear & Stearn, que es la firma financiera, considera que una tasa es atractiva cuando supera el 18,5%. Este es uno de los proyectos en los que hay que plantear suposiciones para hacer modelos que más tarde pueden darse o no en la realidad. Distinto es el caso de las tasas consideradas atractivas en negocios como el de la licitación para el abastecimiento de agua en la ciudad de Buenos Aires, ya que allí se entregaba al permisionario, por una lapso equis de tiempo, una determinada construcción y una clientela, todo esto cuantificable y evaluable. En estos casos, las tasas atractivas son mucho menores. Lo mismo sucede, por ejemplo, con permisionarios telefónicos o eléctricos porque allí la evaluación ya existe y es mucho más fácil cuantificar y ser más exactos que con los modelos de los proyectos anteriormente expuestos.

Los estudios financiados por el Banco Mundial determinan que la fase 2 se comenzará en el mes de mayo y que tiene como objetivo principal profundizar los estudios de la traza A seleccionada. Es importante tener en cuenta que la fase 1 implicaba determinar si se podía seguir y si existían expectativas de que resultara positiva una licitación y un proceso de consulta con el sector privado y la implantación de mecanismos que --como señalaba el señor Ministro-- buscaran lograr la transparencia en el proceso y la seguridad jurídica que son imprescindibles para quien, en definitiva, va a invertir millones de dólares.

Es importante considerar cómo se va a plantear la competitividad internacional del proyecto. Digo esto, porque existen muchos proyectos de inversión en el mundo y tenemos que incidir en un mercado internacional de proyectos que pueden tener mayor o menor rentabilidad y, consecuentemente, mayor o menor seguridad y riesgo.

cb

En 1992, en Buenos Aires, se realizó un llamado a interesados al que concurrieron más de 140 firmas de inversores, constructoras y de consultores. Esta convocatoria fue todo un éxito y se iniciaron, entonces, los estudios de factibilidad que fueron presentados en setiembre de 1995, por invitación del señor Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo, en una jornada de apertura de las oficinas de este Organismo, contando con la presencia del señor Ministro de Economía y de más de 50 empresarios japoneses interesados. En Nueva Orleans y en Río de Janeiro se presentó el proyecto, por invitación de la Agencia de Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos. El mismo también fue presentado en San Diego, en el Instituto de las Américas. Al respecto, existen propuestas en el sentido de realizar nuevas presentaciones, pero se entiende que el proyecto ya cuenta con un conocimiento internacional, por lo cual dichas presentaciones se van a limitar al máximo. El sector privado se ha mostrado muy interesado en este proyecto y las consultas de distintos grupos empresarios e inversores son permanentes.

El proceso licitatorio implica la presentación de las notas reversales a las que hizo mención el señor Ministro y, después, la concreción de un Tratado. Estas notas ya habilitan a un llamado a precalificación y a la determinación de las cabeceras. Al respecto, se están preparando las bases de un Tratado, de las que más tarde veremos cuáles son los lineamientos regionales. Luego de la precalificación, comienza un período de intercambio de información, que es algo que se produce de manera informal en toda licitación de cierta importancia en nuestro país, en donde existe una etapa de consultas entre oferentes potenciales y la Administración. Esto es muy común pero, sin embargo, no se ha institucionalizado. En este caso en que se producen inversiones cuantiosas, este procedimiento tiene el nombre de "Data Room". En definitiva, se presentan interactivamente los esquemas de operación y se reciben los comentarios que puedan surgir. Repito que todo esto se da de manera informal

en toda licitación de cierto volumen, que se sustancia mediante los llamados "comunicados" que, de alguna manera, van adecuando y ajustando el pliego de condiciones a los requerimientos o planteos que realizan los potenciales oferentes.

Posteriormente, tenemos la etapa de presentación de los oferentes. Para lograr un procedimiento lo más transparente posible, se presenta un anteproyecto preliminar de ingeniería en esa reunión de intercambio de información, el pliego de condiciones y lo que sería el posible acuerdo de concesión. Cuando se termina el "Data Room" se tiene el anteproyecto definitivo de ingeniería y el contrato de concesión prácticamente ajustado en base a las resoluciones de la Comisión Binacional, tomando en cuenta o no los planteos que puedan hacer los potenciales concesionarios. Inclusive, el máximo de diafanidad --que no es fácil de lograr-- consiste en que exista un sólo número que determine quién es el ganador, porque el contrato ya está firmado anticipadamente, bajo las condiciones de obtener, por ejemplo, el menor precio de peaje. También se puede variar el plazo de la concesión o variarse el anteproyecto. En este sentido, trataremos de que el anteproyecto esté prácticamente definido. El concesionario tiene que hacer su proyecto ejecutivo y al respecto no se van a dar más elementos de los necesarios, con el fin de, que de que se tenga la mayor creatividad en cuanto al diseño, por ejemplo, si se va a utilizar hormigón o acero. Se va a indicar, sin embargo, la cantidad mínima de luces del viaducto y de los puentes principales, pero se deja en libertad de que se presenten diferentes propuestas que se ajusten a la del anteproyecto definitivo. En esa instancia, se hará una revisión de las ofertas en un primer sobre técnico, luego se examinará el sobre de precios, que tendría un valor único y que sería el tratado. Entonces, el ganador será el que presente un menor precio y se conocerá en el mismo instante en que se abran los sobres.

cb

Por otro lado, se plantea que ambos gobiernos deben firmar notas reversales en las que se establezca el inicio del proceso licitatorio, con el llamado a precalificación. Al mismo tiempo, en estas notas se definirá la traza entre Punta Lara y el puerto de Colonia.

El proyecto de tratado entre ambos países, que establecerá el marco jurídico, será elevado en breve a las cancillerías, para luego pasar a consideración y aprobación de los respectivos Parlamentos.

Las pautas para el tratado son que la obra será licitada por el régimen de concesión de obra pública, lo que internacionalmente se conoce como BOT, que significa construir, operar y transferir. La concesión incluirá el proyecto ejecutivo, su construcción, operación y financiamiento. Se creará un organismo único binacional para administrar la construcción y operación de la obra. Esto es muy importante a los efectos de que haya un referente único. Inclusive, la legislación tiene que ser unificada porque, por ejemplo, no puede ser que un reclamo que se efectúe por ambos países dé un resultado diferente. Entonces, tiene que haber una legislación aplicable. Lógicamente, eso va a formar parte del Tratado. Por otro lado, hay que destacar que el concesionario deberá cumplir con un programa permanente de preservación ambiental, ya establecido en el Tratado, para contemplar los aspectos ambientales, como elemento esencial. Al mismo tiempo, se establecerá un tribunal arbitral internacional para dilucidar controversias. Normalmente, los tratados poseen tribunales arbitrales que dilucidan las controversias que se producen entre los países involucrados. En este caso particular y tomando en cuenta que hay un inversor que va a gastar U$S 1.000:000.000, puede plantearse la discrepancia entre el concesionario y los países que han firmado el Tratado. Como bien señalaba el señor Ministro, la seguridad jurídica en todos estos temas debe estar establecida en el Tratado y al más alto nivel institucional. Por lo tanto, es imprescindible que se tomen en cuenta estos

cb



aspectos.

El procedimiento de precalificación que se prevé realizar para las empresas interesadas en este llamado, será a través del sistema BOT. De esta manera, aquellas firmas que resulten precalificadas, van a participar en el proceso de intercambio de información. La precalificación es un período abierto y muy flexible. Por ejemplo, si una empresa se presenta y aún no cuenta con todos los documentos exigidos, se le habilita un período para que complete la información. En este sentido, por este sistema también se trata de captar el mayor número posible de potenciales oferentes.

En cuanto al ámbito de intercambio de información entre los comitentes y el sector privado --en el cual se analizan las bases del llamado a licitación-- se plantea un borrador de contrato y un anteproyecto preliminar de ingeniería. Este proceso demanda alrededor de tres o cuatro meses y se prevé que en ese plazo estén presentes todas las firmas precalificadas.

Por otra parte, la presentación de ofertas se realiza a partir de los documentos de licitación que surgen del "Data Room". En este aspecto, quiero señalar que la comisión binacional o la autoridad única, será la que libremente va a establecer los mecanismos para el llamado, en definitiva, el pliego de condiciones mediante el cual se puedan presentar ofertas. Como dije, el objetivo es que el procedimiento de adjudicación considere una sola variable a los efectos de que la transparencia sea total. Hay que hacer notar que esto no es tan fácil en un proceso de este tipo en donde existe no sólo la construcción, sino también el financiamiento de las obras. De cualquier manera, ese es el objetivo que se plantea.

De acuerdo con el cronograma, en mayo se firmarían las notas reversales, entre mayo y junio se haría la convocatoria a precalificación, en julio comenzaría la etapa de

intercambio y luego se enviaría el Tratado al Parlamento.

Básicamente, es lo que queríamos informar. Luego de contestar las preguntas que puedan formular los señores Senadores, podríamos analizar directamente las acciones de ordenamiento territorial que esta Dirección y la propia Comisión están llevando adelante.

SEÑOR SANABRIA.- Deseo hacer una pregunta que, seguramente, será contestada en la exposición que va a realizar el doctor Gorosito y otra, que está referida a los plazos. En este último caso, si el interés de las empresas se mantiene y el financiamiento se consolida, ¿cuáles serían los plazos estimativos de iniciación y ejecución de las obras?

SEÑOR SERRATO.- De alguna manera, ello fue contestado por el señor Ministro en su exposición. En realidad, estamos tratando de construir un puente entre dos siglos. Esto quiere decir que comenzaría en este siglo y se terminaría en los primeros años del siguiente, si todo funciona bien y si los señores parlamentarios de ambos países aprueban el Tratado.

SEÑOR IRURTIA.- Me gustaría saber si el tema relativo al puente Colonia-Buenos Aires ingresó en lo que se ha llamado el eje vial. Digo esto, porque no sé si este puente estará destinado fundamentalmente a bienes y servicios o si será un puente de promoción turística del entorno regional. En consecuencia, me gustaría que se me aclarara esa posible vinculación que, indudablemente, debe tener con ese entorno vial, encauzando la región, no sólo en cuanto a los bienes y servicios de Uruguay, sino también a los de Argentina, Brasil y los otros países del área.

Por otro lado, quisiera saber si hay una definición en lo que se refiere al área de competencia de este puente. En este sentido, deseo conocer si estará referida al conjunto global de la operativa regional o si será un puente que unirá Colonia y Punta Lara, en función de servicios de otras

cb

características.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación al primer tema, tanto lo relativo a la vocación rioplatense como la regional del puente, han sido dos factores tenidos en cuenta. La metodología que se ha seguido en este proyecto es la conocida con el nombre de excedente consumidor, que tiene en cuenta el número de usuarios que van a estar circulando por ese puente. Entre ellos hay una parte importante correspondiente al tránsito existente o derivado de otros medios de transporte, fundamentalmente vinculado a la relación entre los dos países.

Por otro lado, existe otro componente, que es el denominado tránsito generado, y también tránsito derivado que es el que genera la existencia de una nueva oferta de infraestructura y la derivación del actual tránsito que circula entre la ciudad de Buenos Aires y el mercado litoral del Brasil. Quiere decir que estos dos elementos han sido tenidos en cuenta a través del factor tránsito.

Si la pregunta formulada va orientada al tema de la asociación del puente con una carretera, hecho que podría ser complementario, entendemos que el puente tiene un sustento propio y que se ha desarrollado a lo largo de los años una estructura vial que, con diferentes alternativas, conecta los dos grandes mercados de Buenos Aires y el Brasil, y otro que potencialmente puede significar mucho como lo es el chileno.

Quiere decir que estos temas han estado contemplados sobre las alternativas de trazas de ese eje vial hacia el futuro. Si miráramos la región e hiciéramos un mapa de población o un mapa de producto bruto, nos encontraríamos con que hay una especie de mancha que viene por todo el litoral del Brasil, iniciándose en San Pablo, pasando por Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, extendiéndose en sus últimas leguas hacia Pelotas, luego apareciendo en Montevideo y su zona de influencia, continuando con la gran zona de Buenos

cb

Aires.

Naturalmente, esto debería de constituirse en un enorme sistema a largo plazo. Entendemos que la definición en ese sentido, fundamentalmente, va a estar hecha por las distintas voliciones que tenga el mercado. Seguramente, el correspondiente al turismo va a ejercer más influencia sobre las zonas del litoral, mientras que el mercado de carga estará haciendo otro tipo de opciones, esencialmente de menor recorrido. Creemos que en cuanto a nuestra relación con el Brasil, es importante consolidar esa idea no anteponiendo el voluntarismo de los Gobiernos a los mensajes reales del mercado. Consideramos que este es el tema principal en lo que corresponde al eje vial vinculado a la relación entre el Uruguay y el Brasil.

En relación al segundo punto, no entendí si era un tema de jurisdicción o de competencia.

SEÑOR CID.- ¿Este proyecto se va a financiar a través del Banco Mundial?

SEÑOR MINISTRO.- No.

SEÑOR CID.- Entonces, pregunto cuál sería el esquema de financiamiento definitivo, pórque en una intervención anterior el ingeniero Serrato habló de una fórmula estándar, que estaría distribuida en un 30% de aporte nacional y un 70% de financiamiento externo. Entiendo que eso pudo haber cambiado y, por lo tanto, soy receptivo a las nuevas explicaciones.

Por otra parte, en una de las dispositivas se planteaba un crecimiento del Producto Bruto Interno para el Uruguay, estimado en un 1,4% por la Facultad de Ciencias Económicas. Entiendo claramente que en el primer año este porcentaje sería un poco superior, pero en concreto pregunto en qué escenario económico está hecha esa estimación del crecimiento

cb

del Producto Bruto Interno, en el entendido de que pudo haber sido antes del efecto tequila derivado de la crisis mexicana, que ha afectado nuestra economía por las restricciones que ha impuesto la fase comercial con la Argentina y, sobre todo, por la parte de servicios que hemos dejado de brindar y que ha motivado una crisis interna.

En definitiva, por un lado pregunto cómo se financiaría el proyecto y, por otro, cuál es el escenario económico y en qué año se hizo esa estimación por parte de la Facultad de Ciencias Económicas.

SEÑOR SERRATO.- La obra se va a financiar por particulares. Con respecto a la fórmula mencionada por el señor Senador Cid del 30% y el 70%, le diría que para hacer esos cálculos hay que realizar una hipótesis de cuánto es el capital propio y cuántos son los créditos que se van a obtener para realizar la obra. De esta manera, el 30% está planteado como capital propio concesionario para realizar la obra y el 70% corresponderá a préstamos que tendrán que obtener para llevarla a cabo, y luego deberán devolver a lo largo de este proceso.

En cuanto al trabajo que realizaron los técnicos del Instituto de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas, debo expresar que se hizo a pedido de UTE y se trabajó intensamente en la determinación de la matriz insumo-producto. Para ejemplificar, voy a utilizar el tema del turismo, porque hace muchos años hemos analizado su factor multiplicador. Supongamos que un turista pone, en el proceso de circulación económica, un dólar; éste genera un producto, que tiene lo que llamamos el factor multiplicador. Hay que tener en cuenta que el turismo genera trabajo a muchas personas poco calificadas, como son los mozos de restaurantes, empleados de hoteles, taxistas, etcétera. Estas personas reciben su cuota parte de ese dólar que, fundamentalmente, se destina a recreación; a su vez, genera otras actividades económicas y comerciales con sus impuestos,

cb

etcétera. Dentro de todo este proceso la matriz insumo-producto introduce, por un lado, un insumo de un dólar de turismo y se ve cuánto producto se genera. En el caso que nos interesa, se introdujo el puente y se estudió qué productos se generaban. No soy un especialista en el tema de los factores multiplicadores, pero puedo decir que se habla de 3% a 3,5% según sea la actividad y cuanto más bajo sea el nivel de los trabajadores donde incide ese insumo. Entonces, se introduce el puente como construcción y sale el producto.

Aprovecho a hacer una aclaración con relación a una información que ha circulado en el sentido de que el puente genera 50.000 puestos de trabajo por año. Esto significa 50.000 trabajadores-año. ¿Cómo se obtiene esa cifra? Los trabajadores son alrededor de 4.000 durante tres años y medio a cuatro, o sea que serían 16.000 trabajadores-año. Además, está el factor multiplicador derivado de la matriz insumo-producto. Si tomamos el factor tres, obtendríamos cerca de 50.000 trabajadores-año. Este es el cálculo en que se basan para decir que habrá 50.000 trabajadores por año. En realidad, ese número surge de multiplicar la cantidad de años de labor de los trabajadores por el factor multiplicador que se origina de la matriz de insumo producto. Reitero que se incluye la construcción del puente y su operación y se observa el efecto a lo largo de su vida útil, que se prevé mayor a 100 años. Al respecto, tenemos el ejemplo del puente sobre el Río Santa Lucía, que ya tiene 70 años y hay una perspectiva de que siga funcionando por varios más. Además, los puentes que se construyan hoy, deberán durar mucho más que los que se hicieron hace 70 años.

Este estudio se hizo hasta el año 2015 ó 2025 —no recuerdo bien— teniendo en cuenta la historia de los últimos 20 años, es decir, cómo creció promedialmente el producto en ese período. Por lo tanto, el efecto tequila es meramente coyuntural y no se tuvo presente, en primer lugar, porque no existía en ese momento y, en segundo término, porque se trata de un análisis más global y de proyección en el tiempo.

cb

SEÑOR GARGANO.- En primer lugar, quisiera actualizar una reflexión que ya hemos hecho en la Comisión en torno a los planteos generales. Se trata de una obra de gran magnitud que va a ser financiada por los concesionarios pero que, también, traerá cargas al país en materia de inversión, sobre lo que me voy a referir posteriormente.

En realidad, desearía escuchar una descripción general de la conveniencia o necesidad de la obra desde el punto de vista económico y de los impactos sociales, ya que actualmente hay tres puentes que vinculan al territorio uruguayo con la mesopotamia argentina, y a la ciudad de Buenos Aires con el Uruguay, incluida Montevideo. Es decir que quisiera que se realizara alguna descripción de la valoración que se hizo para dar luz verde a los estudios y a la materialización de los pasos que se han dado hasta ahora. En definitiva, mi inquietud es conocer qué beneficios acarrearía la realización de esta obra, ya que es algo básico para evaluar este tema y necesario para enfrentar un desafío de esta naturaleza.

Por otro lado, quisiera saber si existen estudios sobre los costos de las obras de infraestructura que deberá hacer el Estado uruguayo y sus municipios sobre el territorio nacional, para resolver los problemas que ocasionará el crecimiento de la población --se estima que se llegará a un nivel máximo en el año 2015, es decir, dentro de poco más de 18 años-- en materia de saneamiento, agua potable, caminos, calles o carreteras necesarios, alumbrado público, etcétera. Esto no será realizado por el concesionario, sino que deberá ser hecho por el Estado y la sociedad uruguaya a través de los municipios, para atender ese crecimiento que casi duplicará la población actual del departamento de Colonia. Si no entendí mal, actualmente cuenta con 114.000 habitantes y el incremento en el año 2015 va a ser de 112.000.

Cuando escuchamos la exposición del ingeniero Serrato --nosotros ya conocíamos las cuatro opciones-- vimos que se ha optado por la línea "A", de Punta Lara al Aeropuerto. Por

esa razón, el ingeniero planteaba que habría que trasladarlo. Entonces, pregunto si se trasladará o desaparecerá el Aeropuerto, y en el primer caso, quisiera conocer sus costos estimados y si son de cargo del concesionario o del Estado.

Asimismo, deseo requerir información sobre lo que se escucha como versión, ya que me parece lícito plantearlo acá para salir de la especulación de la trasmisión oral. Quisiera saber si el área circundante y la influencia directa e inmediata, por ejemplo, la zona de costa entre el Aeropuerto y la Playa Ferrando —que es la más importante entre el inicio de la ciudad y el Aeropuerto—, está controlada en cuanto a su valor, si ha sido producto de trasmisiones inmobiliarias recientes y si hay algún mecanismo previsto por el Estado, la Comisión Binacional o la Comisión Nacional en cuanto a aplicar las plusvalías correspondientes, si efectivamente se materializan allí obras como la instalación de áreas verdes destinadas a la recreación, construcción de chalet de gran nivel, o centros de recreación como, por ejemplo, campos de golf. Digo esto porque esta es una obra que por el impacto inmediato que tendrá en la zona adyacente, provocará una valorización de la zona. Al respecto, pregunto qué medidas se han tomado para prever la especulación y para obtener las plusvalías correspondientes en un momento en que pueden generarse mayores valores a no muy largo plazo.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que todo esto gira en torno a un concepto general, que está vinculado con lo que hablábamos hoy sobre cómo se enfoca este proyecto desde el punto de vista de su estudio y de su viabilidad. En este caso, se ha aplicado la metodología del excedente del consumidor pero, si hubiéramos elegido otra que desde el punto de vista teórico debería coincidir, como es la del excedente del productor, tal vez ya hubiéramos contestado varias de las preguntas planteadas por el señor Senador.

Por ejemplo, hemos manejado este tema sobre la base de niveles de tránsito y tarifas de peaje, con una serie de estudios de modelación matemática. Si lo estudiamos por el

cb

lado del excedente del productor, podríamos ver el tema del valor de la tierra que le daría contestación a una serie de preguntas que formuló el señor Senador. Si consideramos como área de influencia del puente una superficie de 1:000.000 de hectáreas -lo que sería bastante razonable-- y tenemos en cuenta la diferencia del valor de la tierra entre la Argentina y el Uruguay para distancias similares, nos sorprenderíamos al encontrar que esa plusvalía que menciona el señor Senador, sería de alrededor de U$S 3.000:000.000, es decir, sustancialmente superior al valor de la construcción. A su vez, si a eso le aplicáramos la tasa de contribución inmobiliaria rural -sin considerar lo urbano y lo suburbano-- estaríamos hablando de ingresos municipales del orden de los U$S 60:000.000.

Creo que con esto, contesto en gran medida la segunda pregunta del señor Senador Gargano sobre los requerimientos de infraestructura complementarios que podría tener el área de influencia frente a la existencia del puente. Esto podría dar contestación al tema relativo a la posible reinstalación del aeropuerto y al de los predios que, como tantos otros, se beneficiarán del proceso de valoración.

Pienso que un gran proyecto puede ser comparado con una escultura; todo depende del ángulo desde el cual se la mire. Si tomamos en cuenta el punto de vista del ingeniero Serrato, veremos que es diferente a otros. Por ejemplo, un tema que no deberíamos dejar de lado es el del excedente del consumidor, porque se refleja directamente en la afluencia de tránsito, vinculado al origen-destino de quienes se desplazan entre Punta del Este y Buenos Aires. Si esto lo vemos desde el punto de vista del productor, comprobaremos lo que significa el uso intensivo de una inversión que existe en el país que actualmente, por la distancia que hay entre esas dos ciudades, determina que no se potencie el uso de esa inversión a lo largo del año.

Si tenemos en cuenta que Punta del Este cuenta con una

cb

inversión de U$S 6.000:000.000 en activos inmobiliarios --me refiero a las construcciones-- que existen 40 fines de semana en los que se presentan inactivos, con un consumo de U$S 140 por día y por persona, y una carga tributaria del orden del 45% o 46%, veremos que, considerando otro aspecto, hay un ingreso fiscal para el país de alrededor de U$S 90:000.000. Esta cifra es equivalente a los ingresos que hoy se están planteando por concepto de peaje.

En este tema, insisto, uno va recorriendo la imagen de la escultura, encontrando distintas formas, según los ángulos que se consideren, obteniendo de ese modo distintas respuestas.

SEÑOR SERRATO.- Hace varios años que venimos estudiando estos temas y estas inquietudes se plantean cada tanto en las conversaciones que mantenemos. En la sesión del 6 de julio de 1995 el señor Senador Gargano planteó algunas interrogantes en esa misma línea, haciendo hincapié en la necesidad de que la obra fuera analizada por el Parlamento. Creo que en ese sentido es suficientemente claro que el Gobierno tiene el propósito de establecer un tratado, ya sea por razones políticas, institucionales y comerciales. Inclusive, si me encontrara en el lugar de un potencial concesionario no se me ocurriría invertir U$S 1.000:000.000 en una obra que luego el Parlamento decidiera no realizar.

Con respecto al impacto que provocaría el puente, podemos decir que existen documentos que se refieren a este punto y fundamentan, de alguna manera, todo este proceso. En base a este estudio de impacto, se determinó que en el ámbito económico, el Producto Bruto Interno registra las cifras que ya hemos visto en la pantalla, las que demuestran que se incrementaría en U$S 423:000.000 como consecuencia de la realización de la obra. Inclusive, para el año 2015, por esta operación el Producto Bruto Interno aumentaría en U$S 4.059:000.000, lo que significa un 1.5% anual sobre las expectativas que se han planteado en los últimos 20 años.

cb

ubicándose en un crecimiento del 1.9%. Quizás los números resulten tediosos, pero creo que son importantes.

Para el año 2000, cuando la obra esté en ejecución, el Producto Bruto de Colonia aumentará en unos U$S 171:000.000; en el 2015, dicho incremento alcanzaría la cifra de U$S 199:000.000, con un crecimiento del 3.1% acumulativo anual. El número de empleos a nivel nacional se incrementaría, mientras se lleva a cabo la obra, en 9.076 puestos de trabajo y para el año 2015 la cifra se ubicaría en 23.587; hay que tener en cuenta que los empleos en Colonia en el año 2000 serían 3.084 y en el 2015, 29.155. Es decir que va a crecer más el número de empleos, lo que indica una inmigración hacia Colonia. Lógicamente, existen medidas compensatorias que deberían plantearse como promoción de las zonas más deprimidas del país. Todos sabemos que dentro de 20 años el centro del país --si esta tendencia continúa-- quedará prácticamente despoblado, pues habrá menos de un habitante por kilómetro cuadrado. Por otra parte, el índice de desempleo bajaría a 3.5% durante la obra.

En el día de ayer la prensa indicaba que el desempleo se combate con inversiones y esto es, justamente, una inversión que apunta en ese sentido.

Para el 2015 el sector primario crecería en un 0.8% acumulativo anual: se produciría un desarrollo de la hortifruticultura y la lechería y en el sector industrial la agroindustria presentaría un crecimiento anual acumulativo adicional de 1.2%. Por su parte, en el sector terciario habría un crecimiento acumulativo anual del 8.1%: se desarrollaría el turismo que repercutiría en los comercios, restaurantes, hoteles y en los servicios vinculados con el transporte. Es decir que las inversiones indicarían un incremento de U$S 316:000.000 en el 2000 y U$S 513:000.000 en el 2015. El comercio exterior, en el año 2000 se presentaría neutro y las exportaciones para el 2015 se incrementarían en U$S 1.137:000.000. Asimismo, las

importaciones crecerían U$S 177:000.000 en el 2000 y en el 2015 U$S 1.387:000.000. El flujo de pasajeros entre Argentina y Uruguay para el año 2015 se incrementaría en 13:601.812. Estos datos han sido elaborados por los economistas Porto y Barrenechea del Instituto de Economía y el ingeniero Míguez del Instituto de Ingeniería.

El flujo turístico, a partir del 2015 se incrementaría en 4:048.363 turistas y el ingreso en Colonia se ubicaría en 1:581.079; en el ámbito demográfico, podemos decir que la población del departamento de Colonia crecería 35.400 habitantes para el 2001 y 102.800 para el 2015.

Paralelamente, se implementarían medidas como la creación de un Instituto de Ordenamiento y Desarrollo en Colonia, Programa de Desarrollo de Zonas Deprimidas en el Centro del País y la instalación de un Centro de Capacitación Técnico y Profesional especialmente en turismo, la creación de zonas comerciales, complejos turísticos, actividades recreativas en la región de la media luna, el apoyo a la construcción del eje de conexión vial, la construcción del eje carretero del litoral oeste, el mejoramiento de la navegabilidad del Río Uruguay, una plataforma multimodal en Nueva Palmira, la instrumentación del proyecto de la Hidrovía, la modernización del Puerto de Montevideo, la construcción de alrededor de mil viviendas por año en la región de la media luna, la instrumentación de un programa de nuevas infraestructuras y equipamiento educativa, reforzar la coordinación de los servicios de salud, etcétera.

Pienso que lo más conveniente es dejar en manos de la Secretaría de la Comisión estos documentos a fin de que los señores Senadores puedan consultarlos.

SEÑOR IRURTIA.- Todos estos cálculos y estimaciones, ¿están hechos en función del Puente sin tener en cuenta la traza o fueron elaborados en función de determinada traza?

cb

SEÑOR SERRATO.- Fueron hechos antes de la selección de la traza pero, en general, se aplican con diferentes variaciones a cualquiera de las trazas.

El señor Ministro señaló las posibles fuentes de recursos para el financiamiento de las obras municipales. Quiero decir que en la página 93 de este documento se incluye un análisis del financiamiento de las obras complementarias de infraestructura que puede ser consultado por los señores Senadores.

En definitiva, las obras de saneamiento y red vial, entre otras, que van a ser requeridas tendrán tres fuentes de financiamiento. Por un lado, el de los propios usuarios cuando cuenten con los recursos suficientes --como por ejemplo el caso del saneamiento-- por otro, en aquellas situaciones en que no se disponga de recursos pero las obras tengan una expectativa de crecimiento, podrán financiarse con créditos externos o eventualmente cuando tengamos un buen mercado interno. En mi opinión, es más factible conseguir un financiamiento interno si contamos con una proyección de crecimiento y sabemos que, en definitiva, se podrán generar los recursos necesarios para abonar esas obras en un plazo de ocho, diez o quince años.

Por último, habrá otras obras que no podrían ser realizadas porque las personas que las requieren --por ejemplo, lo que sucede con el saneamiento-- no tienen recursos suficientes, ni siquiera para afrontarlas en el mediano o largo plazo. En estos casos debemos tener en cuenta la acción del Estado, a nivel nacional y municipal, que, tal como dijo el señor Ministro, tendrá recursos a raíz de la aplicación de la plusvalía por la aplicación de la Contribución Inmobiliaria, por la mayor circulación de vehículos, la recaudación de la Patente de Rodados y por distintas fuentes de recursos. Lógicamente se trata de un incremento de los impuestos, aunque debo aclarar que éste no será porcentual sino en los volúmenes recaudados por el

cb

famoso efecto multiplicador que genera la mayor actividad económica a la que me referí en oportunidad de contestar una pregunta formulada por el señor Senador Cid. Es decir que habrá suficientes fuentes de recursos como para que el Estado pueda aplicarlos a las obras que va a demandar la calidad de vida de los habitantes.

Con respecto al tema del aeropuerto, ya se ha conversado con las autoridades correspondientes. Se trata de una zona valiosa por estar cerca de la costa y como ello no constituye una necesidad, se podrá establecerlo en otro lado. De todos modos, el tema está en el área de las autoridades competentes que deberán plantear una solución alternativa.

En cuanto a las medidas vinculadas con el ordenamiento del territorio y las preguntas formuladas por los señores Senadores Gargano y Sanabria, preferiría que las tratara el señor Director de Ordenamiento Territorial y el arquitecto Mautone, que son quienes han abordado estos temas en la Comisión.

SEÑOR GANDINI.- En los cuadros que nos mostraron correspondientes al estudio de prefactibilidad aparecía un crecimiento importante en los próximos quince o veinte años a partir del momento en que entre en funcionamiento el Puente de Colonia.

¿Estos estudios fueron realizados por la Facultad de Ciencias Sociales?

SEÑOR SERRATO.- Sí.

SEÑOR GANDINI.- Además, desearía saber sobre qué hipótesis se trabajó.

¿Se trata de un crecimiento basado en una inmigración interna de trabajadores que se trasladan a esa zona buscando oportunidades de trabajo o hay allí un componente de

cb

argentinos que van a venir a vivir a Colonia? ¿Cuáles serían las condiciones económicas de vida de esos nuevos habitantes? ¿Se tratará de trabajadores que buscan empleo? ¿Serán obreros calificados o argentinos que buscan una nueva calidad de vida y que tal vez realicen inversiones, ya que, más allá del costo del peaje, en materia de distancia y tiempo de locomoción, quedarían a la par de un barrio de Buenos Aires?

Me parece que estos datos pueden ser importantes para brindarnos una visión de conjunto sobre lo que será el desarrollo del departamento.

SEÑOR SERRATO.- En un principio, el incremento demográfico se producirá por un aumento de la masa trabajadora vinculada fundamentalmente con la construcción, lo que producirá un efecto multiplicador, porque no debemos olvidar que ello genera un aumento a raíz del trabajo directo e indirecto. Además, dentro de este último, debemos distinguir los indirectos directos y los indirectos. Por ejemplo, la empresa concesionaria deberá dar una comida a los trabajadores en la obra, de acuerdo con los horarios. Eso genera puestos de trabajo indirectos, los de quienes preparan esa comida; y si la masa de trabajadores es importante, de pronto puede haber cien personas desempeñándose en los comedores. Por otro lado, está el trabajador indirecto, por ejemplo, aquel que trabaja en la fábrica de cemento de Paysandú. No debemos olvidar a los transportistas que trasladarán a los obreros o a quienes trabajarán en las canteras de arena o de piedra, ya que estarán en el lado uruguayo.

No recuerdo con precisión los números vinculados a las migraciones interna o externa, preferentemente desde Argentina porque este estudio tiene ya más de tres años. De todos modos, vamos a dejar una copia del mismo a la Secretaría de esta Comisión, a fin de que pueda ser consultado por los señores Senadores. Con la traza A que ha sido seleccionada, la distancia entre el centro de Buenos Aires y la cabecera del Puente será de alrededor de 70

cb

kilómetros, por lo cual no pienso que se trate de trabajadores y obreros, sino más bien de argentinos de clase media que buscan una mejor calidad de vida debido a que la que poseen en la ciudad de Buenos Aires se deteriora rápidamente. A través del estudio de prefactibilidad, en el año 1987 se realizó una encuesta en la ciudad de Buenos Aires, por medio de la firma Equipos Consultores --contratada en base a una selección de precios-- y se detectó que había más de 800.000 personas --téngase en cuenta que en Buenos Aires había 12:000.000 de habitantes-- es decir, un 7% de esa población, que los fines de semana pernoctaba fuera de su lugar de residencia, recorriendo más de 50 kilómetros; esto indica que estamos hablando de una masa importante de personas. Según lo que señalaba anteriormente el señor Ministro, hay dos tipos de tráfico: el que existe actualmente y aquel que se genera como consecuencia de esa realidad. Si se tratara sólo del tráfico generado, estaríamos ante lo que denomino "green field", es decir cuando no hay tráfico o, dicho de otra manera, campo libre. Entonces, de alguna manera, esas 800.000 personas que se trasladan los fines de semana más de 50 kilómetros y pernoctan fuera de su lugar de residencia habitual, representan un volumen, pero ese tráfico también puede ser derivado --le pido al señor Ministro que me corrija si ello no es así-- de ese movimiento de pasajeros que tiene destino dentro de la ciudad de Buenos Aires. En este sentido, próximamente enviaremos al Senado un estudio que se realizó sobre el tema demográfico. Con respecto a los demógrafos, puedo decir que son profesionales muy cuidadosos, y resulta muy difícil extraerles información; ello se debe a que la manejan durante decenas de años. En definitiva, cuando uno les plantea distintas interrogantes, sólo "se tiran al agua" por la presión que se les ejerce y en virtud de la necesidad que uno tiene de contar con esos datos. Sin embargo, sus estudios están hechos en base a condicionamientos que se dan, pero que pueden cambiar, es decir que puede existir también un efecto "tequila" en materia, por supuesto, demográfica.

cb

SEÑOR BERGSTEIN.- Quisiera hacer una consulta muy puntual sobre el financiamiento y, específicamente, sobre este prorrateo del 30% o 70%. Ahora bien; debe interpretarse, si no entendí mal, que el concesionario debe aportar, por lo menos, un 30% de fondos propios. De otra manera, no veo claro, desde el momento en que el concesionario es el que hace el financiamiento, por qué está predeterminado un porcentaje del 70% de préstamos que éste debería gestionar. Mi pregunta es si este 70% representa un máximo.

La otra interrogante que quiero hacer es si está claro que los Estados intervinientes, es decir el uruguayo y el argentino, no asumen ningún tipo de compromiso ni de responsabilidad en cuanto al financiamiento que eventualmente gestionarán los concesionarios.

SEÑOR SERRATO.- En cuanto a la primera pregunta, debo decir que se trata de una hipótesis de trabajo. Esto significa que se estableció el 30% como también se podría haber fijado un 25%. Además, es imposible detectar si se colocará un capital propio o si será a través de un préstamo. Sin embargo, a los efectos del estudio, se hace una hipótesis de trabajo en cuanto a que el 30% es capital propio y el 70% restante es dinero que se obtiene mediante préstamos.

Me voy a referir ahora a la segunda interrogante. En el estudio de factibilidad que se realizó --el cual se va a profundizar realizándose un intercambio de información con los potenciales concesionarios-- se detectaron varios escenarios en los que existe total respuesta financiera mediante el pago de peajes. Sin embargo, es indudable que no tenemos una bola de cristal para saber cuál será el escenario futuro económico o de las tasas de interés. Por lo tanto, si mañana se produjera un cambio sustancial en las tasas de interés internacionales, evidentemente ello traería consecuencias que no se podrían reflejar en las tasas de peaje. Teniendo en cuenta esto, habrá que buscar mecanismos para evitar que esos efectos produzcan, en definitiva, la

quiebra de la concesión y de toda la realización del proyecto. Esto surgirá, precisamente, luego de realizarse intercambios de información con los potenciales concesionarios, y se busque evitar que se den dichas situaciones.

Reitero que no estamos en condiciones de saber exactamente cuál será la tasa de interés. Para que se tenga una idea, el túnel realizado bajo el Canal de la Mancha se procesó a través de una concesión de 55 años de plazo. Dentro de las hipótesis de trabajo, estamos pensando en concesiones que duren el período de construcción más 30 años, aproximadamente. Inclusive --reitero-- se puede determinar una tasa fija de peaje y licitar el período de concesión o, por otro lado, licitar la tasa de peaje y dejar fijo el período de concesión. Todavía no contamos con todos los elementos como para poder definirnos en forma clara y total sobre este tema. Esto se verá de alguna manera reflejado en el proyecto de Tratado que será sometido a consideración parlamentaria.

SEÑORA BARBATO.- Escuché atentamente al señor Ministro cuando habló de los diversos ángulos desde los cuales se podía discutir, reflexionar o pensar sobre el impacto del puente.

Mi planteo va, quizás, más allá de lo que la Comisión está centrando como preocupación. Uno siente que se trata de una obra de enorme envergadura, y es probable que le ocasione al país fuertes transformaciones, que requerirán tener en cuenta su estrategia comercial y productiva. Es como ver el alcance de esta obra a través de sus distintas capas; esto es, el impacto que provocará sobre Colonia, sobre el país y, específicamente, sobre éste inserto dentro de una región que se verá afectada muy seriamente por esta nueva forma de conectarse, sin duda, reforzadora de la integración. Mi reflexión, entonces, va en ese sentido. Si concebimos que Punta del Este se transforma en un polo importante de reasignación de recursos de la economía uruguaya, tendremos

cb

ahora una "Punta del Oeste", es decir que tendríamos que pensar en una economía que comienza a tener un funcionamiento regional con cierta particularidad. En definitiva, estoy reflexionando acerca de en cuántas cosas más debemos pensar cuando se trata de una obra de esta importancia.

Más allá de esto, no podemos desconocer que el puente forma parte de una estrategia comercial en donde no sólo participan Argentina y Uruguay, sino que hay otros países que tienen intereses en esta región como, por ejemplo, Chile. Cabe destacar que el triángulo Santiago, Buenos Aires y San Pablo no incluye necesariamente Montevideo. Incluso, existen otros subcircuitos, como Córdoba-Porto Alegre, que podrían tener algo más que ver con nosotros. Por estas razones, y lo hayamos buscado o no, esta estrategia regional que tiene otros protagonistas va a provocar un impacto importante sobre el Uruguay. Sin embargo, no puedo dejar de pensar en Santiago como un lugar de entrada de muchos productos más baratos, del Pacífico, más específicamente del sudeste asiático. Es cierto que es mucho lo que podemos crecer, pero también debemos pensar en cuántos riesgos y desafíos tendrá que afrontar la producción uruguaya, que se verá también comprometida por las alteraciones comerciales que, naturalmente, el puente va a ocasionar. Podemos pensar, geopolíticamente, en una especie de ruta de la que Uruguay va a formar parte. Entonces, tenemos la necesidad de generar una estrategia uruguaya. Si nuestro país acepta --como lo hará-- que exista un puente que lo haga formar parte de esa estrategia regional, ¿cuáles son las medidas, en términos productivos, que estamos dispuestos a tomar? Si se va a agilitar y hacer más fluida la importación de productos desde Chile, Argentina, quizás Asia, ¿cómo va a aprovechar esta situación el Uruguay? Es una pregunta que se podría hacer ante cualquier proceso de integración, pero corresponde plantearla, porque debemos pensar que el puente es un mecanismo de una política comercial, dado que facilita la circulación de bienes al interior de la región. Por lo tanto, tenemos que prepararnos para este cambio.

cb

Planteé estas mismas preguntas cuando se discutió el tema del MERCOSUR, y ahora corresponde que las formulemos nuevamente. ¿Qué impacto tendrá esta obra sobre Colonia y sobre todo el país? ¿Cómo nos preparamos para defendernos ante esta nueva instancia? Del mismo modo, el sector productivo debería ya estar pensando en que va a ser afectado por una circulación de bienes no necesariamente decidida desde el Uruguay.

SEÑOR MINISTRO.- Si tuviera las respuestas a esas preguntas, probablemente no sería Ministro de Transporte y Obras Públicas.

(Hilaridad)

Recuerdo que un contratista, cuando se le preguntaba para qué servía una carretera, decía que era como un camión de arena: siempre iba dejando algo a medida que iba circulando. Si asociamos infraestructura y desarrollo, vemos que en el mundo existe una correlación absolutamente íntima entre ambos elementos y que, por lo menos, es condición necesaria, ya que puede no ser suficiente. Vemos también que un crecimiento del 1% del Producto Bruto Interno está asociado con un crecimiento también en la infraestructura. Además, si observamos el ámbito regional, parecería bastante claro que el Uruguay tiene un mayor horizonte en los sectores terciarios que en los primarios y secundarios, tal vez por tener mejores condiciones competitivas, además de las que están vinculadas a las naturales del país. Por lo tanto, pienso que nos va a favorecer el tener un país dotado de buena infraestructura, a lo que se sumarán otras condiciones, como la estabilidad económica y política, una tradición de conducta y una buena calidad de vida, que no es poco patrimonio. Este puente y los otros elementos con él relacionados y que podrán ser potenciados, como las terminales portuarias, contribuirán a la mejora en la venta de servicios a la región y al mundo. En consecuencia, no me cabe ninguna duda de que la obra va a acarrear enormes beneficios en esta materia.

bb

¿Cómo podemos potenciar estos beneficios? Creo que, justamente, uno de los temas que se están planteando, a través de nuestra política de transportes --me refiero a este tema, porque invadir otras áreas de la economía estaría fuera de mis competencias-- es la estrategia a seguir, que incluye el proyecto de Uruguay como terminal de la Hidrovía, el cordón litoral al que ya hemos hecho referencia, el desarrollo portuario, la potenciación de los rosarios de puertos deportivos, enfocando hacia los sectores de altos ingresos de la Argentina, etcétera. De manera que, en el área de transporte, tenemos una política sumamente activa de penetración hacia otros mercados. En definitiva, esta política va a traer crecimiento económico, empleo, mayores inversiones, por lo que nos parece que, por lo menos en lo sectorial, estamos siguiendo una orientación bastante clara. Inclusive, en estos días estamos aprobando una terminal privada en Nueva Palmira, para aumentar la operatividad de esa inversión tan importante que ha estado ociosa durante tantos años. Estamos también pensando en la mejora de las condiciones de Fray Bentos, en la consolidación de Montevideo como puerto regional, en la proyección de La Paloma como puerto oceánico y de venta de servicios a la Cuenca del Plata. Todos estos elementos muestran una política agresiva de venta de servicios sectoriales.

He estado esta semana en Chile, y con todas las dificultades que este país tiene desde el punto de vista geográfico --aclaro que he observado un sector que no refiere a servicios, como es el forestal-- pude comprobar que la mayor parte de la inversión y del valor agregado de la actividad económica, a pesar de que tiene un origen en el sector primario, termina teniendo relación con el sector terciario. El desarrollo del sector servicios es, hoy día, absolutamente impresionante. En lo que refiere a la producción forestal, por ejemplo, el monte cuesta aproximadamente lo mismo que cortarlo y transportarlo. De manera que, inclusive en este ámbito, el que a primera vista podría parecer que incumbe exclusivamente al sector primario,

bb

en realidad los servicios tienen un papel cada vez más importante.

Si se sigue la cadena de esos productos, aparece un protagonista industrial importante, pero también aquí vuelven a incidir los servicios. En definitiva, diría que el 70% de lo que a primera vista es sector primario resulta ser servicios. Además, los servicios están incluso en la mentalidad de los uruguayos; diría que la "tercera ola" va acompañada de una "tercera ola" cultural. Por esta razón, cualquier trabajador prefiere, en su esquema de valores, desempeñar actividades en el sector servicios a hacerlo en los sectores primarios e industriales. Si hiciéramos una encuesta alrededor de esta mesa acerca de cuál creemos es el mejor destino para nuestros hijos, tal vez lo asociaríamos con este sector de producción. Hoy en día no existen antinomias y todo es válido; es tan bueno el sector servicios como el primario o el secundario. Personalmente, entiendo que el Uruguay tiene que realizar un gran camino. Un país cuyo capital más importante es el humano y la calidad de vida, indudablemente debe destinarse al sector servicios.

Lógicamente, me gustaría tener esa bola de cristal para poder mirar el futuro y orientarlo mejor. De todas formas, entiendo que en el sector transporte estamos haciendo algo importante.

SEÑOR SEGOVIA.- Estuve leyendo el distribuido de la sesión de julio de 1994, cuando concurrió una delegación de la Comisión del Puente Colonia - Buenos Aires y observé que el título era "Puente Colonia - Buenos Aires, Eje Vial, Cono Sur". Por su parte, el repartido referido a la sesión de agosto de 1994 --en la que reiteraron su concurrencia-- está encabezado de la siguiente manera "Puente Colonia - Buenos Aires, Eje Vial, Impactos Poblacionales". Por último, el distribuido de julio de 1995 solamente dice "Puente Colonia - Buenos Aires", aunque la temática es la misma. Por lo que veo, se han ido dejando algunos aspectos de lado,

porque en un principio se hablaba de un eje vial del Cono Sur y del impacto poblacional, mientras que ahora parecería que dicho eje vial no tendría una presencia tan fuerte en cuanto a la definición con respecto al puente Colonia - Buenos Aires.

Asimismo, no encuentro respuesta para algo que se ha ido dando en todo este período; me refiero a por qué siempre se definió el puente Colonia - Buenos Aires como una traza preestablecida, dejando de lado otra que aparentemente ha tenido una presupuestación bastante menor en la fase inicial del cálculo de valores, que sería aquella que vincularía al departamento de Colonia con el delta del Paraná.

Quisiera referirme también a algunas palabras pronunciadas por el ingeniero Serrato. El sostenía que se está proponiendo un plan de ordenamiento territorial, de saneamiento básico, de protección a las costas, un programa de extensión y educación ambiental, controles ambientales y la promoción de la investigación sobre el desarrollo sustentable o sostenible. Para dicho desarrollo habla de la necesidad de un ordenamiento territorial que no vincule solamente al departamento de Colonia, sino también a la medialuna. Además, como esa medialuna impacta en otros sentidos, serían necesarias algunas medidas compensatorias que tienen que ver con la pregunta que hace un momento formulaba el señor Senador Gargano, en cuanto a qué sucederá con los otros puentes que están sobre el Río Uruguay. Esto es algo que toda la gente se está preguntando. El ingeniero Serrato, en su momento, dijo que si de alguna manera se produce un impacto negativo, necesariamente el país deberá hacer una ruta litoral sobre ese río. Entonces, la descompensación que se produciría por la no utilización de esos puentes, inclusive, tendrían que beneficiarse con una ruta litoral. Sin embargo, por los aspectos manejados reiteradamente por el señor Ministro en esta Comisión, ello no sólo no está en el proyecto de presupuesto, sino que ni siquiera está pensado como algo necesario para el país.

cb

Además, debemos tener en cuenta que la inversión del Ministerio en este período no incorpora rutas nuevas, sino solamente el mejoramiento de las existentes, salvo aquéllas de circulación departamental que están vinculadas a las relaciones con las distintas Intendencias.

Indudablemente, estamos frente a un proyecto de integración de desarrollo regional que de alguna manera no sólo vincula la ciudad de Buenos Aires a la de Colonia, sino que lo hace con el resto del país. Por tal motivo, me resulta un tanto extraño la definición por la traza A, cuando en una situación económica que todos estimamos difícil para el país —a pesar de las inversiones a realizar— la traza del delta requeriría una inversión de capitales muy inferior. Inclusive, los números manejados en toda la exposición, aparentemente se refieren a una selección de la traza, ya que los guarismos se han manejado antes de la elección de dicha traza. Esto surge como respuesta a una pregunta del señor Senador Irurtia. Concretamente, se le contestó que las cifras que se habían manejado en la exposición, repito, eran anteriores a la elección de la traza.

Esas diferencias de valores pueden ser muy importantes y están ligadas a otra pregunta. Cuando comencé mi exposición manifesté que la presencia del eje vial MERCOSUR estaba disminuida, por cuanto en distintas oportunidades se dijo que el puente Colonia - Buenos Aires era viable con o sin eje vial. Entonces, si el eje vial pasa o no por el Uruguay, es un aspecto totalmente independiente de la viabilidad de dicho puente. Sin embargo, también manifestó el ingeniero Serrato que debemos tener mucho cuidado en que esos corredores atraviesen el país, puesto que hay proyectos que implican transporte de cargas a la Argentina, hacia el Brasil y viceversa, sin pasar por nuestro territorio. Ello sería muy peligroso porque dejaría un vacío en nuestro país que podría incidir en el tema que estamos considerando, puesto que esto daría la idea de un país de paso y no de desarrollo promocional.

ab

Por lo expuesto, me gustaría saber por qué se realizó esta elección de traza. Inclusive --tal como se dijo en otra oportunidad en que concurrieron los representantes de la Comisión-- tenemos que mencionar la opción del delta. Quienes están trabajando en el proyecto piensan que se trata de una iniciativa argentina de desarrollo del delta, que tiene un apéndice en un puente que cruza el Río Uruguay, lo cual es cierto y ha sido señalado por la delegación de representantes del Parlamento argentino que concurrió a esta Comisión, quienes decían expresamente que venían a defender una traza del desarrollo de dicho delta. Estos elementos me llevan a cuestionar la viabilidad del puente. Al mismo tiempo, me pregunto si está pensado como un puente de desarrollo. De acuerdo con las cifras manejadas, daría la impresión de que se trata de un puente de desarrollo; sin embargo, desaparece la presencia del eje vial en toda la argumentación.

SEÑOR MINISTRO.- Quiero señalar que el tema del eje vial es un concepto que hemos discutido en la Comisión de transporte y Obras Públicas y sobre el que hemos dado nuestra opinión. A pesar de lo que podría deducirse de los títulos de los Repartidos, este tema al día de hoy no ha dejado de tener importancia. Tan es así que en esta semana se están reuniendo nuestros delegados con los del Brasil y la Argentina para estudiar el tema y para canalizar ciertos recursos que hemos logrado a través de la cooperación francesa, a fin de profundizar algunos estudios.

En esta semana, en la Reunión Hemisférica de Ministros de Transporte, celebrada en Chile, estuvimos hablando con el Ministro de Brasil sobre el tema de los ejes viales. Por lo tanto, reitero, este problema no ha dejado de tener importancia y sobre él seguimos teniendo la visión --como siempre lo manifestamos en la Comisión-- de que el Uruguay debe tener muy presente que la distancia entre San Pablo y Buenos Aires --que son los dos grandes centros de producto-- es la misma, tanto si se va a través del puente como si se cruza la frontera de ambos países. Entonces, tenemos que

cb

tratar de brindar mejores condiciones, dado que contamos con un elemento muy importante como es la existencia de dos fronteras. Nadie va a pasar por dos fronteras si ello insume una cantidad de tiempo muy importante, teniendo la posibilidad de pasar por una sola, aunque ello insuma el mismo tiempo.

En consecuencia, el tema del eje vial está muy vinculado a la integración y a la permeabilidad de este concepto, más allá de los niveles que hoy se están manejando. Creo que una de las grandes cuestiones que el país tiene que enfrentar y resolver es cómo se logra permear el concepto de la integración hacia los niveles de los mandos medios y de la población en general. Si no logramos permear el concepto de integración, en las aduanas, en las migraciones, en los controles de las barreras sanitarias y en todos los elementos que en definitiva forman parte, de lo que llamo, la impedancia de la integración, no vamos a poder hablar en este sentido y, por lo tanto, del eje vial.

De todas formas, soy optimista en que efectivamente vamos a lograr ese proceso de permeabilización de la sociedad en la integración, una vez que estemos convencidos de que ésta lleva, de acuerdo con la historia del mundo y de la región, a un desarrollo económico y de las relaciones comerciales entre las naciones.

Volviendo al tema de la preocupación del señor Senador por el asunto del puente y del eje vial, asimilaría este problema a lo que sucede con una cometa; primero hay que tener la cometa para después, cuando el viento empieza a soplar, comenzar a dar piola. En este caso, la piola será el eje vial que, naturalmente, se va a ir conformando.

Con relación a la traza del Delta del Paraná, seguramente el ingeniero Serrato --que ha estado vinculado con profundidad a este tema-- podrá dar explicaciones más detalladas y con aristas diferentes. En este aspecto, quiero

ob



decir que cuando vi las trazas, la primera percepción que tuve fue recordar lo que habían sido las crecientes de los años 1986 y 1987, cuando sobrevolé la zona de la mesopotamia y me encontré con esa provincia bajo agua. Allí no había barreras puestas por el hombre para el escurrimiento y era un mar que iba del Paraná al Uruguay. Entonces, cuando vi esas dos trazas puestas sobre el Delta, la primer imagen que tuve, y que tengo hasta el día de hoy; era que estábamos generando una barrera a la naturaleza, y cuando se producen fenómenos de este tipo, normalmente gana la naturaleza, porque los que nos equivocamos siempre somos los hombres.

SEÑOR GARAT.- Me gustaría que el ingeniero Serrato se refiriera al beneficio o a los inconvenientes que puede tener la construcción del puente, para el desarrollo competitivo de los puertos uruguayos en un futuro comercial de la región.

SEÑOR SERRATO.- Estábamos hablando de la selección, o de la opción de la traza Delta y de las razones por las cuales, en definitiva, no hubo una recomendación en tal sentido en esta instancia, sobre todo por parte de los consultores.

Previamente, voy a hacer una aclaración al planteo del señor Senador Segovia, y aprovecho para felicitarlo por el estudio que ha efectuado de la evolución de este proceso que se ha dado a nivel de esta Comisión; creo que voy a tener que prepararme mejor para la próxima reunión.

Quiero aclarar que los números a que hicimos referencia cuando dimos respuesta a un planteo del señor Senador Irurtia, que tenían que ver con el estudio del impacto, se obtuvieron antes de la selección de la traza. Simplemente expreso que los números que están en este libro son los que se hicieron antes de la selección de la traza y los que figuran en este otro volumen que recién hemos obtenido, son los que se efectuaron para la selección de la traza. En otras palabras, las consideraciones generales del impacto se hicieron sin precisar sobre cuál traza se estaba trabajando

ob

y, como dije, fueron apreciaciones de carácter global.

Este documento --del que voy a dejar un ejemplar en Secretaría-- es una síntesis del estudio de los consultores y se denomina "Resumen Ejecutivo. Estudios Básicos para el Cruce del Río de la Plata". Para su confección se utilizó una cantidad enorme de estudios.

En la página 10 del referido resumen se dice que basado en el análisis de las cinco alternativas de corredores o trazas incluidas en los términos de referencia, como representaciones generales de diferentes esquemas o posibles alineamientos para el cruce del río, el grupo consultor concluyó lo siguiente.

Desde el punto de vista financiero la traza A, que conecta Punta Lara, que es el área este de Colonia, es la preferible pues requiere una menor inversión. Desde el punto de vista de la demanda potencial, las trazas B --se encuentra cerca de Quilmes-- y la C --que está en General Paz-- atraen aproximadamente el mismo y el mayor número de vehículos, seguidos de cerca por la traza A. Cabe destacar que las trazas B y C corresponden al lado argentino, porque del lado de Colonia estas dos iban a una zona que creo se denomina "La Arenisca", ubicada a 10 kilómetros al norte de Colonia. Las trazas Delta 1 y 2 resultan de una demanda menor de alrededor del 15 al 20%.

Desde el punto de vista de los beneficios económicos --beneficios a nivel país-- las trazas A y B producen las más altas tasas de retorno, siendo la traza B marginalmente superior.

Desde el punto de vista del impacto ambiental, en general las trazas A y C no parecen presentar ningún problema serio, aunque para cualquiera de las trazas que sea seleccionada se recomienda un análisis más detallado de los impactos ambientales, incluyendo estudios de planificación para el control del crecimiento y el uso de la tierra en

Colonia. En el caso de la traza B, se recomienda que se analice la presencia potencial de desechos peligrosos. En ese sentido, en las desembocaduras del arroyuelo Sarandí y otros hay residuos de estas características proveniente de una zona petrolera. La traza Delta 1 representaría, probablemente, un impacto muy significativo, el que deberá ser analizado más profundamente. En general, los impactos de la traza Delta 2 serán similares pero, probablemente, no tan serios como los de la traza Delta 1.

Desde el punto de vista de los riesgos, las trazas D presentan un nivel sustancialmente mayor. Esto último es muy delicado para el tema de los riesgos en un proyecto a construir por particulares.

Con respecto a los riesgos, hay peligro de tener impacto significativo medioambiental en las fases de construcción y operación. Este riesgo lleva implícita, además, la posibilidad de interrupción de la obra por acción de organizaciones ambientalistas internacionales. Asimismo, hay riesgo de demora y sobrecostos en la construcción. Inclusive, puede llegar a ser no viable la obra como proyecto de tipo B o T. Por otra parte, existiría riesgo de litigios que pudieran promover los propietarios de tierra por el probable cambio de las condiciones hidráulicas del río, como las que señaló el señor Ministro. Todos estos riesgos adquieren mayor relevancia en un proyecto de tipo B o T de concesión, pues buena parte de ellos deberían ser asumidos por el concesionario.

En conclusión, la selección de una traza depende de la importancia relativa que se dé a los diferentes puntos de vista. Teniendo en cuenta los estudios básicos, se concluye que cualquiera de las trazas podrían ser factibles, pero las A y B producen los resultados más altos como proyecto de concesión, desde el punto de vista financiero y económico. Considerando los altos riesgos financieros del proyecto se concluye más prudente la selección de la traza A, si es que

cb

los Gobiernos quieren que se construya el proyecto sólo con capitales privados. Aclaro que estos datos están sintetizados.

En la actualidad, la preocupación no reside solamente en los riesgos ambientales propiamente dichos --discúlpenme los miembros de la Comisión de Medio Ambiente-- porque también hay gran inquietud por parte de empresas privadas que saben que si se genera una discusión ambiental sobre la temática, pueden llegar a producirse acciones judiciales. Cabe señalar que en Argentina y en nuestro país han habido varios casos y todos sabemos que en muchos países se han generado problemáticas muy complejas como consecuencia del tema del medio ambiente.

Estas fueron, básicamente, las razones por las cuales se planteó la selección de la traza A.

SEÑOR SEGOVIA.- Con respecto a la argumentación esgrimida por la consultora, entiendo que es poco serio que un proyecto de esta envergadura trate de escaparse de una discusión que pueda generarse por parte de los ambientalistas y que provoque demoras en la obra, ocasionando un riesgo en la inversión de capitales. Tengo entendido que una obra de mayor alcance como es la Hidrovía, ya ha sido dejada un poco hacia atrás por el propio Estado brasileño a raíz de protestas ambientalistas; y, sin embargo, la obra sigue su avance. En ese sentido, no me parece un argumento muy severo.

SEÑOR SERRATO.- Al contrario, señor Senador, el estudio ambiental ha determinado que existen riesgos de estas características, como, por ejemplo, de inundaciones, como las referidas por el señor Ministro. Todos estos análisis hacen que, en definitiva, la obra tenga problemas ambientales de grave consideración. Pero todo esto se ha estudiado y no se les ha escapado nada. Inclusive se plantea un programa tendiente a que el concesionario cuente con un plan de monitoreo y preservación ambiental, a lo largo de la

realización de toda la obra y del proceso de operación.

SEÑOR SEGOVIA.- Creo que me entendieron mal, o me expresé incorrectamente. Me parece que en la fundamentación que se hacía se decía que existía el riesgo de la presencia de ambientalistas que podrían generar un continuo proceso de lucha contra la obra y de esta manera se podría retraer la participación de capitales. Entiendo que esto puede ser así, pero no lo veo como un argumento tan fuerte como para hacer un cambio de traza que dé una diferencia de valores muy importante, que todavía no sé cual es.

SEÑOR SERRATO.- Pido disculpas al señor Senador Segovia, pero ese es uno de los tantos argumentos que existen. En realidad, aquí se plantea que desde el punto de vista financiero la traza A es la que requiere menor inversión. Desde el punto de vista de la demanda potencial, las trazas Delta resultan en una demanda menor de alrededor del 15% al 20%, quiere decir que cuestan más y tienen menos tráfico. Desde el punto de vista económico, las trazas A y B producen las mejores tasas internas de retorno; con relación a lo ambiental, las trazas A y C no tienen problema. La traza D resultaría de impacto más significativo por lo que debe ser analizado más profundamente. En general, los impactos de Delta 2 serán similares pero no tan serios como los Delta 1. El riesgo de tener impactos significativos en la fase de construcción en la operación implica la posible interrupción de la obra por acciones internacionales; esta es una realidad. Otro riesgo es el costo de demoras en la construcción que puede llegar a hacer no viable la obra. Hay otro tipo de riesgos que es el de litigios que puedan promover los propietarios de terrenos. Por ejemplo, si se hace un terraplén y se inundan las tierras, los propietarios pueden solicitar que se paralice la obra porque se ven perjudicados. Entonces, se genera una discusión y, mientras tanto, se produce el famoso mecanismo de no innovar. Además, se produciría en territorio argentino por lo que habría un conflicto de competencias. Es decir que entramos en una complejidad jurídica con riesgo de

litigio por los propietarios de las tierras.

Todos estos riesgos adquieren mayor relevancia en un proyecto del tipo B o T, pues buena parte de ellos deberían ser asumidos por el concesionario.

Por otra parte, debemos tener presente lo que ha señalado el señor Senador Segovia en cuanto a que este es un proyecto de Argentina que desarrolla el Delta, con un apéndice que es este puente. Entonces, constatamos que Argentina, a lo largo de toda su historia, está por desarrollar el Delta y va a realizar el puente. Pero esto de alguna manera corresponde a otro proyecho, pues se trata de una ruta interisleña que tiene un componente del puente Delta - Colonia. Estos aspectos fueron considerados en base a un estudio realizado por la consultora.

El señor Senador Garat hizo referencia a que quien habla conocía el tema.Quizás sea así por los años de experiencia que tengo por haber trabajado en la Administración Nacional de Puertos.

Por otra parte, el tema del puente tiene una vinculación estrecha con el Puerto de Montevideo y el de Buenos Aires. Sucede que detrás de este último existen intereses muy grandes lo que, de alguna manera, ha llevado a que el Gobierno argentino haya privatizado prácticamente la mayor parte de éste, dando lugar a inversiones muy cuantiosas. En ese sentido, lo que no es posible realizar son inversiones que vayan en contra de la naturaleza, la que finalmente gana, como señalaba el señor Ministro. El Puerto de Montevideo tiene a la naturaleza a favor y el efecto de la rotación de la Tierra hace que las partículas más finas que vienen de los ríos Paraná y Uruguay deriven hacia la costa argentina y aterren esos accesos al Puerto de Buenos Aires, lo que obliga a una gran inversión en el tema del dragado. Actualmente, no sólo se ha privatizado el dragado del Puerto de Buenos Aires, sino también el del Alto Paraná.

cb

Es indudable que en el Puerto de Montevideo se va a producir una repercusión, pero difícil de cuantificar. En lo que me es personal considero que el manejo del Río de la Plata podría hacerse en conjunto, si existiera una autoridad única, es decir, entre el Puerto de Buenos Aires, el de Montevideo y la zona del Alto Paraná. Dentro del proceso de integración que estamos viviendo es factible que dentro de algunos años --si bien no sé cuántos, ojalá sean los menos posibles-- se logre una integración en esa área, al igual que funciona la autoridad de los Puertos de New York y New Jersey. Hemos tratado de hacer un modelo que permita evaluar volúmenes de carga, teniendo en cuenta que el comercio entre Argentina y Brasil en valores, en los últimos 20 años, se ha multiplicado por siete. Como es lógico, la infraestructura en transporte no se ha multiplicado en esa proporción. Si bien el transporte marítimo no es infinito, recibe cualquier capacidad y está al servicio de ese mayor volumen de carga. Por eso es que, de acuerdo a las estadísticas, el tráfico marítimo entre Argentina y Brasil ha crecido en una proporción muy importante. Si bien el tráfico carretero ha crecido, el marítimo debe haber absorbido una buena parte.

Es preciso tener en cuenta el tema de los complementos de carga, el aumento de producción y la necesidad de que el Puerto de Montevideo se maneje con cargueros de 40 pies --actualmente está en 36 pies-- lo que puede ser perfectamente viable.

Por lo tanto, observamos que se trata de un tema muy complejo que va a tener una repercusión muy grande. Evidentemente, habría que plantearse una política de complementación de los Puertos y no tanto de competencia. En ese sentido el Puerto de Montevideo no debería intentar competir con los del Paraná y Buenos Aires, sino que tendrían que ser complementarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Dado que no hay más oradores anotados, podríamos pasar a la segunda etapa, para lo que le cederíamos

cb

el uso de la palabra al doctor Gorosito.

SEÑOR GOROSITO.- A continuación voy a tratar de realizar una exposición comprensiva de las diferentes inquietudes que vinculan al Puente con la temática del ordenamiento territorial, refiriéndome con particularidad a algunos de los planteos que en la tarde de hoy han manifestado los señores Senadores.

En primer término, el proyecto del Puente Buenos Aires-Colonia, al igual que otros grandes proyectos de infraestructura, ha tenido un retorno muy positivo en su mera etapa de enunciación. Sin duda y de un modo muy importante, se trata de un antecedente de hecho que ha motivado la propia asunción de la política de ordenamiento territorial como una política expresa del Estado y atribuida a un órgano que la desarrolla con nivel ministerial. Me estoy refiriendo al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Lo que acabo de mencionar es muy significativo porque en el año 1985, cuando se comienza a elaborar el proyecto, no existía dicho Ministerio y el Parlamento uruguayo no había determinado a quién competía específicamente la formulación de la política nacional de ordenamiento territorial y de control de su ejecución. De manera que nos encontramos en un contexto de indudable progreso, producto de la sumatoria de inquietudes que en el correr del tiempo se han perfilado --como muy bien señalaba el señor Ministro-- en esta asociación entre el desarrollo de infraestructuras y, particularmente, algunos instrumentos de promoción del mismo que están cifrados en proyectos de gran magnitud como el Puente, la Hidrovía, el Eje Vial, etcétera.

Entonces, el primer dato consiste en que este proyecto en particular, ha tenido un efecto catalizador. De esa forma, lo que suponía la orfandad inicial del Estado al no tener una organización que se ocupara específicamente del tema --aprovecho para expresar mi reconocimiento a quienes

bb

trabajaron en esta Comisión en la etapa en que yo no la integraba-- implicó un importante llamado de atención a la relevancia de las políticas territoriales. Todo el estudio del impacto contiene --tal como se podrá apreciar-- permanentes referencias a la necesidad del ordenamiento territorial como política explícita y nacional del Estado.

Por otra parte, señor Presidente, deseo dar tranquilidad a la Comisión, fundamentalmente basándome en algunas inquietudes que planteó la señora Senadora Barbato, en cuanto a esas grandes líneas de la política nacional, a las que se refirió el señor Ministro y que tienen un carácter preponderante en la estrategia nacional. Por mi parte, deseo agregar, en absoluta consonancia con esas directivas políticas que fueron mencionadas aquí por el Ministro Cáceres, que las políticas de ordenamiento --que son muy especiales, ya que tienen la característica de ser transversales a diferencia de las de transporte, por ejemplo, que son sustantivas-- afectan a la conducción genérica del Estado y a la unificación de la acción parcial en objetivos que de alguna manera son definidos en los sectores.

Por consiguiente, como era preciso que el Estado --luego de haberse establecido el mecanismo institucional Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial-- contuviera una política sustantiva, el Ministro Juan Chiruchi impulsó la concreción de un equipo que había sido designado durante la Administración anterior, para dotar al país de las directrices generales de ordenamiento territorial. Ese proyecto, que está a cargo de un equipo de alto nivel de técnicos, ha producido ya el primer informe que es el estudio diagnóstico del territorio, en el que se han relevado las fortalezas y debilidades en función de objetivos de desarrollo nacional y de la realidad regional del país, fundamentalmente poniendo de relieve algo que aquí se ha mencionado y que a mi juicio está en el contexto de los grandes desequilibrios territoriales que el país tiene, lo

cb

que de alguna manera configura cierta problemática.

Cabe destacar que en la segunda fase de este proyecto se propondrán los criterios directrices y esa etapa finalizará dentro de dos meses. En ese momento, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente estará en condiciones de considerar políticamente la propuesta que estos equipos técnicos eleven, luego de haber finalizado un relevamiento de la situación territorial del país, como nunca antes se había hecho, lo que --me parece-- será un aporte sustantivo, tanto en las políticas que el Poder Ejecutivo defina como en el diálogo indispensable que en esta materia deben mantener el Gobierno y el Poder Legislativo, fundamentalmente en cuanto a las acciones que se espera lleve a cabo éste último a iniciativa del primero en ocasión de considerarse una próxima ley de ordenamiento territorial, que se necesita a fin de evaluar los impactos territoriales.

Otro aspecto que deseo destacar tiene que ver con el hecho de que una vez que tomamos en consideración que existen señalados avances en la política nacional en esta materia --me refiero a la creación del instrumento institucional, que al comenzarse la construcción del puente aún no existía, y también a la dotación de grandes líneas que armonizarían esas políticas sectoriales en su impacto territorial-- tenemos claro que todas las directivas del manejo del puente a nivel de la Dirección de Ordenamiento Territorial en asociación, básicamente, con la Intendencia Municipal de Colonia, nos llevan a asumir algo que había mencionado el ingeniero Serrato y es algo así como la clave del posicionamiento de la Dirección en esta materia. Me refiero a que, obviamente, el puente se inscribe en un territorio fuertemente desequilibrado y que va a determinar impactos desequilibrantes. Cabe aclarar que esto no implica otra cosa que disponer --con todas las otras razones que hacen al proyecto estimable para la sociedad uruguaya-- de los mecanismos de manejo de esos impactos, tendientes a convertir a aquellos negativos en positivos.

bb

En este sentido, debemos tener en cuenta el tema de la metropolización. Evidentemente, es preciso hacerlo ya que, aun sin puente, hay un proceso de fuerte influencia de Buenos Aires y la propia emergencia en el sur del país --donde se ubica la mayor parte de las inversiones y de la población uruguaya-- de la metrópolis montevideana, así como de Maldonado y Punta del Este.

Todos estos temas están entre las consideraciones generales que sobre este puente se hacen, a fin de establecer los mecanismos de manejo de los impactos. Concretamente, en cuanto a los impactos y a su manejo diré que, en primer término, tendremos como instrumento las directrices que he mencionado y, en segundo lugar, el hecho de que el Poder Ejecutivo --y el Ministerio en particular-- ha creado una importante red de convenios-marco con las intendencias que están involucradas en esta obra , a los efectos de analizar los planes directores territoriales de esos departamentos. Con respecto a Colonia, debemos decir que contamos con un orden que necesita conjugar, por el tipo de manejo de impactos que se van a derivar, las competencias del gobierno nacional con las de los gobiernos departamentales. En función de esto se han distinguido, en asociación entre el agente territorial esencial --la Intendencia Municipal de Colonia-- y el Ministerio a través de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial, tres niveles de actuación. Ellos son el nivel departamental, el de la microrregión y el de la ciudad de Colonia. En lo que tiene que ver con el nivel del departamento de Colonia, debemos decir que durante los años 1994 y 1995 se trabajó en la redacción del Plan de Desarrollo Territorial Departamental de Colonia que había sido sometido a consideración del Intendente Gayol. Luego de producido el cambio de mando, el Intendente Moreira en una reunión mantenida en junio de 1995 con la Comisión del puente Buenos Aires - Colonia, recibió el informe de los técnicos de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial sobre los criterios políticos que animaban ese plan de ordenamiento que había sido estudiado por dicha Dirección y la Comuna de

cb

Colonia en el período anterior. Estando de acuerdo con esos principios, los mismos pasaron a la División Jurídica de la Intendencia para que se redactaran de una forma compatible con el ordenamiento jurídico nacional y departamental. En este preciso momento, estamos ultimando la redacción para poner de manifiesto, en las diferentes Juntas Locales, el Plan de Ordenamiento Territorial Departamental para que reciba por parte de la sociedad civil las sugerencias que se consideren del caso, y luego pueda ser analizado por el Poder Ejecutivo para su remisión a la Junta Departamental, a fin de transformarse en un plan de ordenamiento del departamento, formalmente establecido.

En lo que tiene que ver con la microrregión de Colonia, tal como dijo el ingeniero Serrato, en los últimos meses del año pasado se constituyó un equipo técnico para analizar su realidad territorial actual. La microrregión de Colonia es definida como el sector que queda dentro del círculo que tiene su centro en la ciudad de Colonia y un radio de sesenta kilómetros. Esto tiene la peculiaridad de que nos permitirá contar con un instrumento de conocimiento del estado actual de la región, nos brindará una localización concreta de los impactos esperables a partir de la realización del Puente y nos informará sobre la producción de un programa de ordenamiento territorial que, entre otros aspectos, también incluirá directrices para el manejo de estas zonas costeras, de los recursos naturales y de las importantes áreas de protección a crear en el departamento. Como se sabe, esas áreas son absolutamente disímiles y será necesario conjugar esos impactos de infraestructura con los estilos de desarrollo que son muy peculiares en esa zona. Existen realidades de interrelacionamiento en la red de centros poblados de Colonia como, por ejemplo, en el entramado que conforman Colonia Suiza, Colonia Valdense y otras localidades de esa zona que deberán ser tenidas en cuenta por las obras de infraestructura proyectadas.

Este proyecto deberá entregar un informe sobre

diagnóstico y relevamiento de la situación actual del territorio sobre fines de esta semana y comienzos de la próxima. Para la segunda fase se prevé unos sesenta días más de trabajo, por lo cual en julio o agosto se estará finalizando la tarea sobre la microrregión.

Quiero señalar que contamos con la cooperación técnica francesa y que seguramente en las próximas semanas arribarán a nuestro país algunos técnicos que nos ayudarán a identificar acciones especificas en esta materia, que detallaremos más adelante.

Con respecto al plan de ordenamiento urbano, es decir, de desarrollo estratégico de la ciudad de Colonia, debo señalar que trabajamos con un equipo de técnicos de la Intendencia Municipal, de esta Dirección y de la Comisión del Puente Buenos Aires - Colonia. Básicamente, en unos noventa días tendremos definidos los objetivos de un esquema director para las áreas urbana y suburbana de la ciudad de Colonia que incluya la definición de las formas y direcciones de crecimiento urbano de Colonia, la definición de las áreas caracterizadas de la ciudad, la normativa necesaria para su protección y la definición de las áreas urbanizables y no urbanizables del departamento. En este momento se está convocando a un concurso de méritos para integrar un equipo que defina las áreas de la cuenca de La Caballada, de forma de lograr un régimen de protección especial que en un futuro establezca una especie de parque central de la ciudad de Colonia, el magno tema de la relocalización apropiada de actividades especificas de la periferia de Colonia y de la Zona Franca. También deberán definirse los centros complementarios y algunas otras cuestiones más puntuales como, por ejemplo, los criterios normativos para el Barrio Histórico Patrimonial y el centro consolidado de Colonia, la reintegración del barrio histórico mediante algunos tratamientos urbanísticos, la orientación para que la costanera sur sea una pieza urbana estratégica para concretar y enriquecer la ciudad y la orientación para las orillas y

sus barrancos. Sobre todos estos temas a estudiar podremos tener algunos adelantos en unos noventa días y obviamente, ello requerirá la presentación de un estudio técnico a los decisores políticos del departamento de Colonia, con quienes trabajamos en íntima unión.

En la Administración anterior se dio un paso en beneficio no sólo del departamento de Colonia sino de todo el país, como fue el de dotar a las Intendencias Municipales de los instrumentos tecnológicos necesarios para el estudio de la información territorial, ya que al comenzar los estudios del Puente no se disponía de ellos.

El proyecto supone que se incrusten en estos planes las actuaciones de organismos nacionales que no dependen del Poder Ejecutivo en forma directa, como son los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados. Es preciso que los diferentes Entes con efecto territorial asuman sus obligaciones en estos planes. La idea es que exista una coordinación fuerte en esta materia y el propósito de la Intendencia Municipal de Colonia --creo que ya lo han anunciado públicamente-- es el de realizar una jornada tendiente a integrar a los distintos organismos públicos en este programa de ordenamiento territorial. En ese sentido, se emplearán todos los instrumentos necesarios.

El ingeniero Serrato mencionó la posibilidad de que el Banco Hipotecario tuviera participación en el desarrollo territorial de la zona. Es bueno recordar que, de acuerdo a las relaciones que este Ente mantiene con el Poder Ejecutivo, esa participación seguramente se producirá. Digo esto, porque ella requiere la autorización correspondiente del Poder Ejecutivo y, a los efectos de cumplir con determinadas directivas políticas, ésta seguramente será dada. Por lo tanto, pienso que esa actuación estará armónicamente encaminada al cumplimiento de esos propósitos de política a concertar con la Intendencia Municipal de Colonia.

cb

Finalmente, quiero decir que la Comisión del Puente y la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial trabajaron conjuntamente en el análisis del marco normativo actual relacionado con las posibilidades de concreción de la obra. En ese sentido, por medio de un convenio realizado por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente con la Facultad de Derecho, se hizo una consulta a catedráticos Grado 5 sobre las facultades concedidas al Estado por el actual ordenamiento jurídico para llevar a cabo las expropiaciones necesarias para la obra y, sobre todo, en atención al carácter de concesión de obra pública que ella tenía, así como también en relación a los aspectos tributarios vigentes, todo esto vinculado con el tema ya tratado de la distribución de plusvalías y demás. La respuesta a dicha consulta figura entre los antecedentes que serán manejados en la negociación del contrato de concesión.

Pienso que a continuación deberíamos escuchar al arquitecto Mautone, ya que su exposición será, sin duda, muy ilustrativa para la Comisión.

SEÑOR MAUTONE.- En primer lugar, quiero señalar que esta Comisión, desde su creación, ha propendido a que el tema del Puente Buenos Aires-Colonia sea convocante en cuanto a la toma de decisiones de una estrategia de ordenamiento territorial, no sólo en el departamento de Colonia, sino también en la microrregión, ampliándolo a la totalidad del país.

Tal como manifestó el Director Nacional de Medio Ambiente, doctor Gorosito, nos vemos favorecidos en este momento porque, cuando empezamos esta tarea hace más de diez años ni siquiera existía la tradición de ordenamiento territorial —en nuestro país esto es algo relativamente nuevo— así como tampoco mecanismos institucionales como los que poseemos actualmente. Me estoy refiriendo al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, que propone plantear una estrategia a nivel nacional. Repito,

cb

entonces, que al tener esta institucionalidad nos vemos favorecidos, puesto que con su ayuda el país podrá plantear las directivas correspondientes en materia de ordenamiento territorial.

El proyecto del puente desde el principio fue un desafío, debiéndose tomar allí medidas de ordenamiento territorial y preservación del medio ambiente, porque se trataba de un proyecto demasiado grande. En ese sentido quiero rescatar las palabras de la señora Senadora Barbato cuando planteaba que el puente es un desafío para el Uruguay y enunciaba cuál era la estrategia de nuestro país hacia dicha obra. En ese desafío estamos todos y, además, pienso que el Uruguay no tiene plena conciencia de las transformaciones que va a sufrir a partir de la construcción del puente. Como aquí se dijo, se trata de un proyecto muy grande, tal como lo serán sus transformaciones y, repito, a los uruguayos nos es difícil hacer conciencia en ese sentido. Incluso se nos pregunta si el puente se va a construir, por lo que observamos que hay un cierto descreimiento en la gente. Sin embargo, no hay una toma de conciencia en cuanto a ponerse a trabajar en esos cambios necesarios. En definitiva, creo que todos debemos trabajar en esto a todos los niveles: esto es, parlamentarios, ejecutivos y toda la población en general. Digo esto porque creo que la construcción del puente es un proyecto a nivel nacional, por lo que se debe trasmitir a todos ese desafío, para que se puedan instrumentar los mecanismos necesarios para su puesta en marcha y, de esa manera, la población lo pueda emprender.

En cuanto al tema del ordenamiento territorial, quiero significar que ese desafío se ha emprendido por parte del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y por la Intendencia Municipal de Colonia. Por supuesto que esta comuna capitalina no estaba suficientemente nutrida para esta tarea, por lo que se la ha ido dotando de los elementos necesarios y, asimismo, nutriendo a través de distintas jornadas. Recuerdo, incluso, que hace cuatro o

cinco años se realizaron unos trabajos con asistencia francesa, más específicamente con la Universidad de Postgrado de Ruán --que se dedica a la planificación y el ordenamiento territorial-- en los que se planteó qué pasaba con Colonia a partir de la construcción del puente. Es decir que en esa jornada, que duró aproximadamente un mes, se realizó un desafío, luego de lo cual se dotó a la Intendencia de una Oficina de Ordenamiento Territorial.

A través de los convenios que mencionaba el doctor Gorosito se establecieron tres niveles de acción: el departamental, donde ya se ha presentado un plan de directivas generales; el de microrregión, o sea, la zona que abarca 50 kilómetros alrededor de Colonia, y, por último, el urbano a nivel de Colonia que, por supuesto, está inserto dentro de la región que mencioné anteriormente.

En este sentido, hay una serie de estudios realizados; en estos gráficos se muestra la zona del centro de Colonia --es decir, la parte peninsular-- y otra parte que vendría a ser como un recinto. Si lo comparamos con el plano de Maldonado --departamento que ha tenido una gran expansión-- y, a su vez, lo superponemos con el de Colonia, haciendo coincidir el Puerto de Colonia con la península de Punta del Este, observamos que esta última, que ya está suficientemente urbanizada y densificada --que ocupa alrededor de 4.000 hectáreas--, es similar a la zona de Colonia, limitada por el recinto que mencioné anteriormente.

Esto significa que nosotros, en estas 4.000 hectáreas de Colonia, tomando las medidas territoriales adecuadas, podemos estudiar la densificación, el amanzanamiento, las alturas y los factores de ocupación del suelo, y concluir en que ese desarrollo que se va a producir en Colonia podrá albergar en el año 2015 a 75.000 habitantes. Sin embargo, esta zona tiene capacidad para albergar a 140.000 habitantes. Esto da una idea de la cantidad de tierra que se posee y que representa un gran valor para nuestro país.

ob

En este momento tenemos una densidad de 4 habitantes por hectárea, que en el 2015 pasarían a ser 15 y, a largo plazo, a 29 personas por hectárea. De manera, entonces, que no debemos tener miedo a la congestión, porque hay suficiente espacio inclusive en la costa. Ello lo podemos comprobar con sólo recorrer la costa de Colonia --playa Fomento, Artilleros, etcétera-- y ver la capacidad que existe allí de generar una infraestructura turística, balnearios y zonas de camping. A pesar de esto, sí debemos contar con los instrumentos adecuados para que este desarrollo se haga armónicamente y para que la iniciativa privada que realizará inversiones --lo cual será bienvenido, puesto que generará fuentes de trabajo-- pueda de antemano conocer las reglas de juego. Esto significa que dichos inversionistas no deberían tener la posibilidad de presionar o distorsionar dichas reglas, puesto que ello conllevaría a una destrucción del medio ambiente. Repito que las reglas de juego deben estar claras para que Colonia se desarrolle armónicamente.

El señor Senador Gargano formuló una pregunta acerca de las tierras que están sobre Playa Ferrando. Queremos señalar que se han presentado por lo menos tres proyectos a nivel de Intendencias Municipales y del Ministerio. Lógicamente, los inversionistas buscan obtener beneficios, pero tendremos que captarlos, como decía el señor Ministro, a los efectos de financiar toda la estructura necesaria para el desarrollo. Creemos que todos estos instrumentos de ordenamiento territorial pueden ser muy útiles, siempre que la Intendencia y la Junta Departamental de Colonia los lleven a la práctica con la necesaria celeridad.

Aclaro que no hablo de urgencia, porque la construcción del puente llevará cuatro años; pero ya estamos sintiendo sus primeros efectos, y creemos que cuanto antes sean definidas estas reglas de juego territoriales, será mejor para todos, especialmente en lo que refiere a la defensa del medio ambiente y al desarrollo armónico de Colonia y de los litorales costeros, ya que creemos que los efectos se

cb

sentirán en los litorales sur y oeste.

SEÑOR SANABRIA.- Las preocupaciones que vamos a plantear están encuadradas, específicamente, en lo que señalaba el señor Mautone con referencia a Maldonado. Tal vez, ha ocurrido exactamente lo inverso a lo sucedido en el "boom" de la construcción. Justamente, antes de que ese fenómeno vuelva a producirse, estamos hablando de los estudios que la Comisión y los Ministerios respectivos están realizando. Celebro que esto se haya producido, porque muchas veces los acontecimientos suceden mucho más rápidamente que la capacidad de reacción del propio Estado.

Quiero distraer la atención de esta Comisión por unos momentos para plantear el caso de Maldonado. La población de este departamento se ha duplicado en los últimos diez años --esta afirmación que venimos realizando desde hace mucho tiempo seguramente será confirmada por el próximo censo-- y ha crecido mucho más de lo necesario. Evidentemente, no podemos instalar barreras o aduanas entre los departamentos para evitar que la población se concentre. En el caso de Colonia, la población se verá seguramente atraída por las fuentes de trabajo y las inversiones que se van a generar en el departamento y en todo el país. Sólo en el departamento de Colonia, en los próximos tres o cuatro años, se va a concentrar una inversión de U$S 3.000:000.000 o U$S 4.000:000.000. Hay que tener en cuenta que ya en el día de hoy Colonia es un punto de atracción turística, y el puente, evidentemente, va a ser el nervio motor del Uruguay, de la región y, fundamentalmente, del propio departamento.

En el caso de Maldonado, durante el "boom" de la construcción, hubo una inversión de solamente U$S 1.000:000.000, pero evidentemente no estábamos preparados para ello. No se había tomado ninguna medida en cuanto al ordenamiento territorial, y el error fue no abrir esas 4.000 hectáreas que hoy tiene Maldonado. El valor de la tierra en los suburbios de Maldonado sigue siendo hoy el mismo que en

cb

las zonas turísticas. Para decirlo claramente, un terreno en un barrio de la ciudad vale U$S 20.000, y es posible conseguir terrenos por ese costo en las zonas turísticas. Todo esto trajo como consecuencia 6.000 asentamientos, que son --lo digo con conocimiento de causa-- el potencial enemigo de la inversión, porque en un país donde no se respeta la propiedad privada, no puede pensarse en atraer una inversión serena y tranquila. Afortunadamente, Maldonado y el país todavía la tienen, pero creo no equivocarme --el censo lo va a registrar-- al decir que hay en el país 50.000 asentamientos irregulares sobre tierras públicas o privadas. Este es un tema que deberemos resolver; creo que todas las fuerzas políticas, en algún momento, deberemos ponernos de acuerdo para aprobar una ley de punto final, que contemple la legalización, por única vez, de aquellas tierras que no producen problemas urbanísticos, de manera que se impida, en el futuro, nuevas ocupaciones de tierra.

Sin justificar lo que sucedió en Maldonado, quiero decir que comprendo que los asentamientos ilegales son un problema social. Debemos entender que una familia que tenía una hermosa casita en Flores y se trasladó a Maldonado atraída por mejores salarios, hoy no puede sostener un alquiler, porque éste es más alto de lo que en general gana la gente. Este es un problema que puede repetirse en Colonia. Los valores de la tierra, fundamentalmente, no van a diferenciar entre los trabajadores y las inversiones turísticas. Por esta razón, creo que es muy importante definir dónde va a vivir la gente que va a trabajar en Colonia y dónde se van a instalar los proyectos turísticos. Puedo decir, sin haber hecho un estudio previo, que desde el momento en que la primera máquina comience a trabajar, habrá en Colonia una invasión de familias, fundamentalmente jóvenes, en busca de ocupación.

Recorriendo los asentamientos de Maldonado, tal vez pueda comprenderse con mayor claridad lo que va a ocurrir en Colonia. Sé que el Ministerio está preparado para tomar

medidas en este sentido, pero todo lo que se haga será poco, en la medida en que no se definan urbanizaciones que apunten a regular el precio de la tierra. Quizás, frente a decisiones políticas que están tomadas y que apuntan a que el puente sea una realidad, deberíamos comenzar ya a construir viviendas; pero no basta con medidas de este tipo, porque las viviendas no van a alcanzar. Todas las zonas costeras tienen proyectos turísticos en marcha, y seguramente el puente los va a estimular y ayudar. Creo en los estudios profundos que la Comisión y el Ministerio están haciendo, pero quiero simplemente señalar mi preocupación en cuanto a la necesidad de que se ensanche la base de percepción de lo que va a significar el puente en Colonia. Mi inquietud tiene relación con el período en el cual se va a construir el puente, porque con posterioridad seguramente todo volverá a su cauce natural. Pero mientras el puente esté en construcción, las expectativas de trabajo y el crecimiento poblacional de Colonia va a ser muy importante.

Ya hemos vivido esta situación en Maldonado; cuando la gente se radica en otro destino, difícilmente vuelve a su lugar de origen. Allí se vio que la ocupación en la industria de la construcción era más importante que en los servicios turísticos; entonces, Colonia se va a transformar en el gran obrador nacional, por los proyectos turísticos, por el puente y por las construcciones que habrá que hacer para los trabajadores.

Felicito a la Comisión, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, porque sé que están trabajando mucho en todo esto, pero creo que tenemos que pensar más a lo grande sobre lo que nos va a pasar. Independientemente del fenómeno de erradicación de gente de Buenos Aires o de Argentina, creo que debemos apuntar a la zona turística, ya que Colonia será un excelente "dormitorio" de personas de buen nivel económico. En este sentido, deberíamos preocuparnos por los uruguayos que evidentemente van a ir

cb

allí y de crear condiciones para que una gran obra, como sin duda será esta, esté de acuerdo con nuestros planes y proyectos.

SEÑOR SEGOVIA.- Solicitando la palabra casi al mismo tiempo que el señor Senador Sanabria, porque también nos preocupó mucho la presentación de Maldonado como superpuesto al problema de Colonia, ya que nos parecen problemáticas totalmente distintas. Digo esto, fundamentalmente, porque Maldonado no va a tener puente y porque Colonia va a tener una presencia que va a provocar un impacto mucho mayor que el que se produjo en aquel departamento con el "boom" de la construcción y toda su problemática posterior. Este era el problema que advertía en el momento en que el arquitecto superpuso esas dos extensiones y cuando utilizó por primera vez la cifra de 4.000 hectáreas que me pareció un espacio menor sobre el cual se estaba proyectando una gran incidencia desde el punto de vista territorial.

Además, se hacía una mención a que la presencia del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente allana una cantidad de situaciones que la Comisión tuvo que enfrentar sin tener un criterio general para el país en cuanto al ordenamiento territorial. Digo esto porque considero que se tuvo que enfrentar, más bien, un ordenamiento regional donde se produjo un impacto en una zona, es decir, a nivel de departamento, de ciudades y de áreas suburbanas.

Me parece que en el plan de competencias nacionales y departamentales se nos está llamando a seguir algunos caminos que no están previstos en el Plan de Obras Públicas y sobre los que, justamente, el señor Ministro nos ofrecía argumentaciones en contra por la situación del sistema vial uruguayo, ya sea en la forma en que lo había encontrado o en la que pensaba desarrollarlo. En este sentido, también debemos tener en cuenta su argumentación en cuanto a cómo acompañar y de qué manera incidir en los planes forestales

cb

y en lo que tiene que ver con la zona portuaria y el desarrollo de los puertos.

Creo que en todo esto existe una cierta mezcla de competencias nacionales y departamentales, aún cuando se va al régimen de la propia ciudad. Además, esto va a tener consecuencias adicionales, aparte de las que pueden surgir como resultado de las competencias del Ministerio, asignadas en su propia creación.

Por otra parte, existe un aspecto mencionado por el señor Senador Sanabria, que es realmente preocupante. Se trata de saber en manos de quién va a estar el control del valor de la tierra y qué mecanismos se pueden instrumentar para evitar que este valor provoque el impacto que, con certeza, marcaba dicho señor Senador. Al respecto, me parece que no está en manos del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente el poder lograr ese control; por lo menos, creo que no dispone en este momento de una estructura tal que le permita incidir en ese aspecto, ya sea por medio de la expropiación o controlando, de algún modo, los valores por los que se venden las tierras. En este sentido, me parece un mejor camino seguir con los controles municipales, ya que las Intendencias Municipales, de algún modo y mediante sus carteras de tierra, pueden incidir en esas situaciones.

Según lo que ha expresado el doctor Gorosito, me he encontrado, por ejemplo, con un relevamiento de la situación nacional y me ha resultado preocupante este panorama, por cuanto no encuentro ningún instituto que en este momento esté montado como para efectuar dicho relevamiento; ni siquiera el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente puede realizarlo, pues no tiene, por ahora, una conformación técnica que permita asumir esa responsabilidad por cuanto no dispone de los medios para hacerlo.

ob

Aquí se había hablado de que se iban a llamar, inclusive, a asambleas de ciudadanos a nivel departamental para que consideraran todo lo que se estaba procesando y pudieran discutirlo para entenderlo con claridad. Me parece un buen procedimiento que los ciudadanos entiendan lo que se les está proponiendo y puedan incidir en el proceso.

Repito que no se puede relacionar a Colonia con Maldonado y que en este proyecto territorial, que está muy apuntado hacia Colonia, se depende mucho de la ubicación de la traza. En la planificación territorial de Colonia, si la traza es la establecida, es bastante distinta a la que tendría si fuera la del Delta. Al respecto, no digo cuál es mejor ni peor, sino que deben encararse en forma totalmente distinta porque el impacto es diferente.

Quisiera saber --y pido disculpas por ser reiterativo-- cuál es la diferencia de precio que existe entre la traza del Delta y la A.

SEÑOR SERRATO.- El 10% mayor, más o menos. Los números exactos son: para cuatro carriles, U$S 1.018:000.000 para la traza A; U$S 1.157:000.000 para la traza B; U$S 1.363:000.000 para la traza C; U$S 1.106:000.000 para la traza D1 y U$S 1.128:000.000 para la traza D2.

SEÑOR IRURTIA.- Sólo deseo hacer una reflexión en el sentido de que esta reunión, en mi opinión, ha resultado sumamente informativa.

Quiero destacar, además, la importancia que tanto el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como la Comisión le han dado a este tema. No obstante, deseo aclarar que --quizás sea por mi condición de habitante del departamento de Colonia-- tengo una presunción en cuanto a que es necesario continuar estudiando los detalles relacionados con esta obra.

cb

Es importante tener en cuenta la cercanía de esta obra con la ciudad de Colonia, ya que se trata de una ciudad que ha logrado trascendencia, no sólo en el ámbito regional, sino también en el mundo, en función de que ha logrado objetivos y de que su crecimiento se ha producido con la absorción de un estilo de gente con capacidad económica importante.

En síntesis, en lo personal le temo a la construcción de este puente. Los ejemplos de cabeceras de puentes, a nivel mundial, nos demuestran que los pobladores de esas zonas no se sienten satisfechos con este tipo de obras.

Por otro lado, estoy reconfortado con todo lo que se ha manifestado en esta reunión y agradezco a nuestros invitados el hecho de haber contestado nuestras preguntas, aunque algunas pudieran resultar un poco áridas. De todas formas, entiendo que es la manera de avanzar. Además, tengo la impresión de que toda esta información que se ha brindado al Poder Legislativo se vertirá en el ámbito público, por ejemplo, a través de las Intendencias Municipales de las zonas de influencia, que trascienden el departamento de Colonia.

SEÑOR GARAT.- Al igual que el señor Senador Irurtia, deseo expresar que me voy reconfortado después de escuchar las explicaciones dadas aquí.

En cuanto al último tema que hoy consideramos, pienso que es uno de los más preocupantes en el departamento de Colonia, porque si bien se ha opinado sobre el mismo a nivel popular, no se ha dado un sustento lógico o básico en ese sentido. Además, considero muy positivo el intercambio de opiniones que tuvo lugar en esta Comisión.

Lo relativo al ordenamiento territorial es muy preocupante para la ciudad de Colonia. A pesar de que esta problemática está siendo encarada seriamente, estoy de acuerdo con que no podemos pedir a la Dirección de

Ordenamiento Territorial que prevea todas las circunstancias, porque eso no es posible. Lo que sí estimo necesario es que con precisión se vayan determinando zonas para que se evite el congestionamiento de algunas áreas vitales para el desarrollo que se quiere obtener con la construcción del puente, esto es, que el desarrollo de servicios y de locación de gente se vaya realizando de una forma armónica y positiva hacia el futuro.

Reitero que existe una preocupación --ya manifestada por el señor Senador Sanabria-- que está referida al momento de inicio de la construcción, es decir, cuando los hechos económicos posteriores comiencen a dictaminar el desarrollo eventual de un ordenamiento territorial lógico.

Por otra parte, debemos tener en cuenta --sé que la Dirección de Ordenamiento Territorial y sus técnicos lo harán-- que el departamento de Colonia no se asemeja a los otros. Por ejemplo, cuenta con centros poblados importantes, cuyos habitantes tienen la posibilidad de trasladarse -- gracias al buen estado de sus carreteras-- a la capital sin tener que abandonar su lugar de residencia. Por eso estimo que sería importante que se hicieran algunas previsiones, a los efectos de que durante la obra, se contara con comedores, campamentos especiales, etcétera, teniendo en cuenta las características especiales que posee el departamento de Colonia. Asimismo, a la gente que venga de otros lugares le resultará más cómodo ir a vivir a las ciudades periféricas, como Juan Lacaze, Tarariras, Rosario, Colonia Suiza o Colonia Valdense, que cuentan con un complejo de más de 20.000 habitantes.

Reitero que en mi opinión en esta planificación --que sé está desarrollando la Dirección de Ordenamiento Territòrial-- se deben tener en cuenta algunos detalles de este tipo, considerando las características especiales de este departamento, diferentes de las de otros, en los que existe un centro poblado y una campaña, pues Colonia está

ob

integrado por múltiples ciudades ubicadas alrededor de su capital que cuentan con medios de comunicación rápidos.

Por último, reitero que estoy satisfecho con las explicaciones que se han dado en el día de hoy.

SEÑOR SERRATO.- Coincidimos totalmente con las manifestaciones de los señores Senadores. En cuanto a lo expresado por el señor Senador Sanabria, aclaro que también nosotros tenemos una preocupación muy grande, pero pensamos que una manera de evitarla es contemplando lo propuesto por el señor Senador Garat. A través de los estudios realizados, hemos podido comprobar que Colonia es un departamento muy particular, por muchos aspectos. Hace algunos años, en una reunión que tuvimos en el Rectorado de la Universidad con el Consejo Central, se concluyó manifestando que sería muy bueno que todos los departamentos del país tuvieran la misma transformación que Colonia. Si esto fuera así, el país tendría un desarrollo más homogéneo y armónico.

Por otro lado, me quiero referir a la preocupación expuesta por los señores Senadores Garat y Sanabria en cuanto a la etapa de la construcción del puente. Hemos hablado con el doctor Gorosito respecto de este tema, y llegamos a la conclusión de que la preocupación es, justamente, que no se desarrolle solamente en un punto la congestión o concentración de los trabajadores, sino dentro de un área de más o menos una hora de distancia. Esto tendría que ser parte de las exigencias que se le impongan a la empresa constructora, respecto de las viviendas. En ese sentido, me permito discrepar en cuanto a que no tendrían que ser temporarias, porque me parece que en el futuro se podrían reciclar de tal manera que el crecimiento que se produzca en la zona las incorpore al acervo del departamento. Aquí debería existir la intervención del Banco Hipotecario, porque podría ayudar a evitar la problemática a que hacía referencia el señor Senador Segovia en cuanto al valor de la tierra. Creo que hay varios mecanismos e incluso institutos para

cb

evitarlo.

Considero que el doctor Gorosito debería hacer uso de la palabra, ya que fue aludido por parte del señor Senador Segovia cuando se refirió a que el Ministerio no estaría en condiciones de asumir esta responsabilidad.

SEÑOR GOROSITO.- Respecto a la preocupación manifestada por el señor Senador Segovia sobre la capacidad del Ministerio para el desarrollo del estudio diagnóstico sobre el territorio, quiero decir, por un lado, que se buscó la conformación de un equipo de alto nivel, que asegura la competencia técnica del documento. Por otra parte, desearía que se nos diera la oportunidad de presentarlo, para que sea dicho documento el Juez primero de las capacidades del Ministerio para actuar en este aspecto.

En segundo lugar --y tal como lo expresaba el ingeniero Serrato-- creo que en esta materia del precio de la tierra, los instrumentos posibles de actuación son muchos. Básicamente, aquí hay un principio que creo que es muy importante clarificar en cuanto a que las intervenciones públicas sobre el precio de la tierra deben estar motivadas por una finalidad transparente y clara de intervención episódica a un fin concreto explicitado en un programa. Esto no significa, obviamente, instalar una acción pública motivada por una lógica de posesión pública del territorio. Evidentemente, tal como lo decía el señor Senador Segovia, es muy importante que exista la programación, y que dentro de ella señalemos, no al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, sino a un conjunto de entidades públicas. Al respecto, hemos hablado reiteradamente del Banco Hipotecario para que cumpla con las acciones territoriales de intervención que se requieran dentro de un programa que esté explicitado.

.En otro sentido, quiero decir que el Ministerio posee capacidades legales, que está desarrollando y, además, otra

cb

serie de organismos --como básicamente los Gobiernos municipales-- podrán cooperar con nosotros. A este respecto, estamos trabajando para que se puedan definir esas áreas que requieren la intervención del Ministerio. Este, ejerciendo sus competencias legales y junto con otros organismos públicos, podrá definir la intervención estatal, que debe tener, como condición esencial e indispensable, coherencia en la actuación de los entes públicos. Esto significa que, probablemente, el Poder Ejecutivo en asociación con el Gobierno municipal y en ejercicio de sus competencias, señale las políticas, independientemente de que la ejecución pueda corresponder a organismos más próximos que puedan gestionar mejor la acción concreta que se recomienda.

SEÑOR SANABRIA.- Quisiera hablar del tema de la tierra con referencia a la acción social y a la gente que va a ir a vivir a Colonia para trabajar. Creo que lo primero que habría que hacer es abrir carteras de tierra fundamentalmente a nivel privado. Entendemos que esas ciudades que están cerca de Colonia se pueden desarrollar conjunta y ordenadamente y, con seguridad, serán las primeras que a nivel municipal y del Ministerio, abrirán tierras con servicios, que van a ser las reguladoras del precio de la tierra para la gente que va a trabajar.

Quiero dejar en claro que el fenómeno Maldonado-Punta del Este lo tomo como referencia porque, tal vez, significó el mayor "boom" vinculado a la industria de la construcción, pero no tiene nada que ver con el puente. En ese sentido, entiendo que el impacto en Colonia va a ser tres veces más grande, tanto en inversión como en movimiento, desarrollo y permanencia. Creo que este departamento está llamado a ser el de mayor desarrollo económico. Seguramente, dentro de las tareas que está llevando a cabo el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente estará la de evitar los errores que se cometieron en el departamento de Maldonado cuando se achicó la zona turística, arrimando la parte social a Punta del Este en vez de alejarla hacia el norte del

departamento. Lamentablemente, en la actualidad, Punta del Este posee unas cuantas hectáreas, pero podría tener miles de ellas si hubiéramos alejado el desarrollo social de la costa. Entonces, deberíamos darle al departamento de Colonia, que está armando su futuro turístico, la posibilidad de alejar la zona social de la costa. En realidad, hay mecanismos para lograr esto, como por ejemplo, el tributario, tratando de que esas tierras paguen muchos impuestos a los Municipios y al Gobierno Nacional. Esto de por sí contribuiría a que esas zonas se transformaran en turísticas y captaran inversiones del exterior.

SEÑOR SEGOVIA.- Quiero dejar la constancia de que cuando me referí a la imposibilidad del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente de procesar este trabajo, no estaba aludiendo en modo alguno a la competencia técnica de los funcionarios designados; jamás se me ocurriría eso. Simplemente, traté de expresar una idea que mantengo. Si mal no recuerdo, dicho Ministerio cuenta con 12 técnicos, 50 asistentes sociales y 118 funcionarios y, si esta es su integración, considero que es insuficiente como para cumplir la tarea a desarrollarse. Ese era el sentido de mi observación.

En cuanto al precio de la tierra, coincido en que pueden existir mecanismos de control, pero no veo con claridad la intervención del Banco Hipotecario; sí, tal vez, la del Gobierno Municipal que, a su vez, puede regular con un criterio totalmente distinto el propio funcionamiento de la tierra y controlarlo a través de sus carteras. En ese sentido, si el Municipio fracciona las tierras, obtiene sus valores y los pone en venta a precios competitivos, se acabaría la presencia exterior.

Indudablemente, la información que nos ha brindado el señor Ministro y los integrantes de la Comisión Binacional ha sido muy valiosa a los efectos de conformar la opinión que hemos venido procesando a lo largo de todo este tiempo.

cb

Tenemos el beneplácito de haber compartido muchas horas de trabajo con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y estamos agradecidos por la información que él y sus asesores nos han brindado.

SEÑOR SERRATO.- Simplemente, deseo expresar que toda esa red de ciudades que existe en Colonia ha sido relevada, tanto en lo que se refiere a la propiedad de los predios, como a los servicios existentes, en un Convenio que se hizo con el ITU. Ese documento es un elemento valioso para ver qué afecta menos el ambiente y donde pueden desarrollarse las futuras construcciones.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente, señores Legisladores: creo que ha sido una reunión sumamente positiva. Mientras escuchaba con atención las exposiciones de los demás integrantes de la Comisión y de los señores Senadores, pensaba que es bueno que en un país en el que el criterio y la forma de pensar es analítica, de tipo francés, y bastante conservadora, nos estemos preocupando del crecimiento, de algo que va hacia adelante. Es importante que nos inquieten las consecuencias y que no hayamos entrado en una discusión que, tal vez, podríamos haber tenido hace más de 20 años, sobre si la concesión de la obra pública era o no el mecanismo idóneo para llevar adelante un emprendimiento de este tipo. Actualmente, contamos con la libertad que nos brinda el fin de siglo.

Hace unos días recorrí las zonas forestales de Chile, y pensaba en el mismo tema que estuvo presente hoy en esta mesa. Es decir que estamos desarrollando un plan forestal, pero hay que proporcionarle infraestructura y no se sabe qué va a suceder con los obreros que van a estar trabajando, con la comercialización y con lo concerniente al valor agregado. Esas preocupaciones forman parte de esa manera de pensar analítica que tenemos. Sin embargo, cuando llegué a Chile, me encontré con un sector empresarial dinámico, con industrias, que hacía la siguiente apreciación: "Tenga la

masa forestal, que lo demás viene por añadidura. Aquí, en Chile, hace 20 años, cuando nuestros padres plantaron los árboles, también se plantearon los mismos problemas". Nuestro país presenta grandes similitudes con Chile; nuestro origen es el mismo, y tenemos culturas similares. Entonces, hoy nos estamos preocupando por algo que va a crecer, por algo nuevo en la vida del país, que mira hacia el futuro. Considero que proyectos de este tipo le hacen bien al país, para tratar de prevenir las situaciones a tiempo pero, también, para poner una esperanza en el horizonte de nuestro pueblo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de las tres Comisiones que han estado aquí presentes, deseo agradecer a los integrantes de la delegación uruguaya de la Comisión Binacional y al señor Ministro, la profusa información que nos brindaron en el día de hoy, ampliatoria de la que ya nos entregaron el año pasado cuando asistieron a la Comisión de Transporte y Obras Públicas. A su vez, deseo manifestar la buena disposición de ánimo que tienen para generar una excelente discusión. Es evidente que, como lo ha manifestado el ingeniero Serrato, este tema va a tener un tratamiento parlamentario, por obvias razones, y es bueno que así sea. Además, es un proyecto que debe interesar y preocupar a todos los uruguayos, ya que es de gran envergadura, y podemos estar enfrentados a una cantidad de situaciones no previstas. Creo que estamos poniendo la atención necesaria a este tema, a fin de poder completar una obra de gran magnitud en beneficio de los dos países.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 18 y 5 minutos)

cb